

**PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATÓLICA DEL ECUADOR  
FACULTAD DE ECONOMÍA**

**Disertación previa a la obtención del título de  
Economista**

***Análisis del nivel de concentración en el mercado de  
seguros privados en el Ecuador: Un enfoque al Seguro  
Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) para el  
periodo 2008-2012.***

**Andrés David Pozo Albán  
david-alban91@hotmail.com**

**Andrés Rodríguez Estrada  
arodrigueze9@gmail.com**

**Quito, Noviembre de 2014**

## ***Resumen***

En esta investigación se realizó un análisis de la estructura del mercado del Sistema de Seguros Privados de Ecuador en el periodo comprendido entre el año 2008 hasta el año 2012, con especial énfasis en el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) y los sectores conexos a dicho seguro. Se elaboró un análisis de la normativa que regula el sector de seguros en el país, para comprender el ámbito donde operan las empresas que ofrecen el SOAT, además se realizó una descripción del sector de transporte terrestre, del sistema de seguros de Ecuador y del mercado SOAT. Finalmente, este documento analiza el estado de la competencia (Mercado Relevante, Barreras de Entrada, Índices de Concentración) del mercado SOAT y una compilación de experiencias internacionales sobre prácticas anticompetitivas en dicho mercado. Previo al análisis empírico, se realizó una revisión de literatura especializada sobre las posibles distorsiones de mercado producto de una alta concentración de mercado, al igual que las principales metodologías de cálculo de indicadores de concentración y la importancia del sector asegurador para el desarrollo de los países. Los principales resultados de esta investigación determinan que el mercado Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito es moderadamente concentrado, por lo que, pueden posiblemente existir prácticas anticompetitivas de los operadores económicos. De la experiencia internacional, se concluye, que para el caso de Ecuador, los operadores económicos del mercado SOAT no están en la capacidad de realizar una concertación de precios porque la normativa específica de este mercado no lo permite.

***Palabras clave:*** Concentración económica, Índices de concentración, Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, Competencia, Barreras de entrada y salida.

*A mi madre Ximena Albán por ser mi ejemplo de esfuerzo y sacrificios, siendo mi principal motivación. A mis hermanos Juan y Carlos, por ser mí soporte en los momentos difíciles. A mi padre Iván Pozo por enseñarme desde muy pequeño la importancia de la economía en el desarrollo de las naciones. A mis profesores: Andrés Rodríguez, Cristina Llerena, Grace Guerrero, Juan Carlos Zabala, Roberto Andrade, Eduardo Santos, Luis Naranjo, Roberto Salazar, Verónica Artola y Carlos de la Torre por brindarme su conocimiento que me formaría no solo como profesional, sino también, como persona. Finalmente, a mis amigos David, José, Ramiro, Esteban, Andre, Caro, Nathaly, Marco, Fransisco, Estefy, Frank y Jazz por estar junto a mí en este largo camino.*

***“Ser más para servir mejor”  
San Ignacio de Loyola.***

# **Análisis del nivel de concentración en el mercado de seguros privados en el Ecuador: Un enfoque al Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) para el periodo 2008-2012.**

<b>Resumen.....</b>	<b>2</b>
<b>Glosario de Términos.....</b>	<b>5</b>
<b>Introducción.....</b>	<b>6</b>
<b>Metodología del trabajo .....</b>	<b>8</b>
<i>Pregunta General.....</i>	<i>8</i>
<i>Preguntas Específicas.....</i>	<i>8</i>
<i>Objetivo General.....</i>	<i>8</i>
<i>Objetivos Específicos .....</i>	<i>8</i>
<i>Fuentes de Información.....</i>	<i>9</i>
<i>Delimitación de la Investigación .....</i>	<i>9</i>
<b>Fundamento Teórico .....</b>	<b>10</b>
<i>Distorsiones de Mercado.....</i>	<i>10</i>
<i>Mercado Relevante.....</i>	<i>13</i>
<i>Índices de Concentración de Mercado .....</i>	<i>15</i>
<i>Barreras de Entrada y Salida.....</i>	<i>18</i>
<i>Discriminación de Precios .....</i>	<i>20</i>
<i>Mercado de Seguros .....</i>	<i>23</i>
<b>Análisis del Marco Normativo.....</b>	<b>27</b>
<i>Ley de Seguros.....</i>	<i>27</i>
<i>Legislación sobre el Contrato de Seguro .....</i>	<i>30</i>
<i>Ley de Transporte Terrestre .....</i>	<i>31</i>
<i>Reglamento del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito .....</i>	<i>34</i>
<i>Ley Orgánica de Regulación y Control del Poder de Mercado.....</i>	<i>38</i>
<b>Análisis de Mercado .....</b>	<b>41</b>
<i>Sector Transporte.....</i>	<i>41</i>
<i>Sector de Seguros en Latinoamérica.....</i>	<i>52</i>
<i>Sector de Seguros en Ecuador (Sector Agregado) .....</i>	<i>57</i>
<i>Sector de Seguros en Ecuador (Sector SOAT).....</i>	<i>66</i>
<b>Análisis de Competencia.....</b>	<b>91</b>
<i>Análisis de Mercado Relevante .....</i>	<i>91</i>
<i>Barreras de Entrada y Salida.....</i>	<i>92</i>
<i>Análisis de los niveles de Concentración Económica en el SOAT.....</i>	<i>94</i>
<b>Experiencia Internacional sobre prácticas anticompetitivas en el Mercado del SOAT .....</b>	<b>101</b>
<i>Antecedentes del SOAT.....</i>	<i>101</i>
<i>Empresas Involucradas.....</i>	<i>103</i>
<i>Antecedentes de la Colusión .....</i>	<i>104</i>
<i>Concertación de Precios.....</i>	<i>105</i>
<i>Resolución .....</i>	<i>105</i>
<i>Gravedad de la conducta.....</i>	<i>106</i>
<b>Conclusiones.....</b>	<b>107</b>
<b>Recomendaciones .....</b>	<b>111</b>
<b>Referencias Bibliográficas .....</b>	<b>112</b>
<b>Anexos .....</b>	<b>116</b>

## ***Glosario de Términos***

AEADE	Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador.
APSEG	Asociación Peruana de Empresas de Seguros
ASSAL	Asociación de Supervisores de Seguros de América Latina
C <sub>4</sub>	Índice de concentración de las Cuatro firmas más grandes.
FONSAT	Fondo de Accidente de Tránsito
HHI	Índice Herfindahl-Hirschman.
ICE	Impuesto a los Consumos Especiales
INEC	Instituto Nacional de Estadística y Censos.
LORCPM	Ley Orgánica de Regulación y Control del Poder de Mercado.
ROE	Rentabilidad de Operación
SBS	Superintendencia de Bancos y Seguros
SCPM	Superintendencia de Control del Poder de Mercado.
SOAT	Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito.
SUV'S	<i>Sport Utility Vehicle</i> (Vehículo Utilitario Deportivo).

# ***Introducción***

En esta investigación se presenta un análisis de mercado para identificar la estructura del sector de asegurador en Ecuador, específicamente en el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) en el periodo 2008 -2012.

Como antecedente se puede mencionar, que la Superintendencia de Bancos y Seguros catalogó al mercado de seguros global del Ecuador como un mercado desconcentrado (Superintendencia de Bancos y Seguros, 2013), mediante la utilización del índice de concentración Herfindahl-Hirschman, sin embargo, para el cálculo de este índice de concentración fueron tomados en consideración todos los ramos de seguros en los que operan todas las empresas. Vale mencionar que para efectos del análisis de la competencia, y específicamente para el análisis de los indicadores de concentración, no se puede considerar un mercado agregado por varios productos, se debe buscar el bien o servicio que tenga todos los posibles sustitutos, en un área geográfica determinada. Es por ello que, para el caso del mercado de seguros, se debe tomar como referencia que cada ramo de seguros es un servicio que constituye un mercado separado de los demás, porque cada tipo de seguro no es sustituto de otro. En base a lo anterior se consideran únicamente las empresas que operan en el ramo SOAT como un mercado separado para efectos del análisis de la competencia, de esta manera, al realizar el cálculo de los indicadores de concentración, se identificó que el mercado del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito tiene una moderada concentración que posiblemente pueda generar prácticas anticompetitivas.

Con lo mencionado anteriormente, y para entender las afectaciones sobre la oferta o la demanda que pueden generar los mercados que se encuentran concentrados, se recopilaron las principales teorías sobre modelos de competencia con base a estructura monopólica, así como también, la definición de barreras de entrada, barreras de salida especificando como éstas pueden impedir el buen funcionamiento de los mercados y discriminación de precio. Además, en el fundamento teórico se resumen temas importantes para el análisis de competencia como es la definición del mercado relevante e indicadores de concentración. Finalmente, se concluye la fundamentación teórica, con una revisión sobre la importancia de los seguros en la economía, la noción de los seguros obligatorios y una descripción de la normativa de Seguros Obligatorios de Accidentes de Tránsito que rige en América Latina.

Dentro del análisis empírico, el documento se divide en cuatro capítulos para comprender la estructura y funcionamiento del mercado SOAT en Ecuador.

En el capítulo 1, referente al análisis del marco normativo, se realizó una compilación de las principales leyes que regulan a las empresas de seguros dedicadas a la provisión de pólizas de seguro para el ramo de Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito.

El capítulo 2 de análisis de mercado, comprende como primera parte, un análisis descriptivo del sector automotriz en Ecuador, para ver su evolución en el periodo de análisis y se

determinó de esta manera el número de demandantes que tiene el mercado SOAT. De igual manera, se realizó una descripción del número de accidentes de tránsito para comprender, el aumento o disminución de los costos asociados a las víctimas de accidentes automotrices que permitieran disminuir el margen de ganancia de las empresas de seguros. Además, en este capítulo se analizó la estructura funcional del mercado asegurador en América Latina, aterrizando al sector asegurador en Ecuador y finalmente, al mercado SOAT.

En el capítulo 3 del análisis de la competencia, se definió el mercado relevante de producto, mercado geográfico y mercado temporal del ramo del SOAT. Seguido de dicho análisis, se estudió las posibles barreras de entrada y salida que se pueden dar en este mercado. Así también, se calcularon los indicadores de concentración económica para determinar si el mercado tiene o no, un alto nivel de concentración por parte de operadores económicos, además se realizó un análisis de discriminación de precios para saber si existe una afectación.

El análisis empírico finaliza con la descripción de la experiencia internacional (capítulo 4) del caso sancionado a los operadores del mercado SOAT en Perú, por coludir en los precios de póliza de dicho seguro. Por lo general las Agencias de Competencia, para los estudios que realizan, nutren sus informes con experiencias internacionales de otras jurisdicciones, porque las prácticas anticompetitivas suelen replicarse en varios países, de ésta manera se busca observar si esta práctica implementada en Perú, puede implementarse en Ecuador por parte de las empresas que ofrecen el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito.

En base a la descripción y análisis del sector de seguros, específicamente en el mercado SOAT, se concluyó que dicho mercado puede tener alguna práctica anticompetitiva, esta afirmación está sustentada porque en base al cálculo de indicadores de concentración se determinó que es un mercado moderadamente concentrado y los cuales conllevan a conductas que podrían afectar al mercado. Sin embargo por la fijación del precio de la prima por parte de la autoridad de control, se puede descartar que la colusión sea una de dichas prácticas.

# ***Metodología del trabajo***

Este documento se desarrolló con un tipo de investigación descriptiva mixta, es decir, cuantitativa y cualitativa. Cuantitativa debido a la metodología y al análisis de los indicadores de concentración, así como también, las definiciones de estructura de los mercados para el periodo 2008-2012, mientras que cualitativa, por las argumentaciones del marco jurídico que regula el segmento de seguros SOAT. Adicional a esto, se recopiló evidencia internacional sobre prácticas anticompetitivas en los mercados de seguros y evidencia empírica sobre barreras de entrada en el mercado de seguros.

## **Pregunta General**

- ¿Cómo ha evolucionado el comportamiento de las aseguradoras y el nivel de concentración económica en el mercado de seguros privados en el Ecuador, específicamente en el ramo del Seguro Obligatorio Accidentes de Tránsito en el periodo 2008-2012?

## **Preguntas Específicas**

- ¿Cómo la normativa nacional vigente en el mercado de seguros privados en el Ecuador puede incidir en la generación de barreras de entrada y salida a los operadores económicos, específicamente en el SOAT?
- ¿Cómo ha evolucionado la estructura de mercado y su nivel de concentración del sector seguros privados en el Ecuador, con especial énfasis en el ramo de seguro de SOAT en el periodo 2008-2012?
- ¿Qué experiencias internacionales sobre casos de competencia del sector seguros y en específico del SOAT aportan al estudio de posibles prácticas anticompetitivas que pueden existir en el Ecuador?

## **Objetivo General**

- Analizar la evolución en el comportamiento y concentración económica en el sistema asegurador del Ecuador, específicamente en el ramo del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito en el periodo 2008-2012.

## **Objetivos Específicos**

- Revisar la normativa nacional que regula y vigila el sector asegurador en el Ecuador y como ésta influye sobre la competitividad en este mercado, específicamente en el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito en el periodo 2008-2012.



- Determinar cómo ha evolucionado la estructura de mercado y su nivel de concentración de las empresas del mercado asegurador que ofrecen el servicio de SOAT en el Ecuador para el periodo 2008-2012.
- Analizar las experiencias internacionales sobre casos de concentración y sanciones del SOAT para determinar posibles conductas semejantes en el mercado asegurador nacional.

## Fuentes de Información

El documento posee varias fuentes de información que se presentan en el **Cuadro No.1**. Se recopiló información de la Superintendencia de Bancos y Seguros donde se obtuvo toda la información referente al sector asegurador en el país. La principal variable dentro del sector para un análisis de competencia es la prima neta emitida de los operadores económicos, puesto que es la variable que determina el verdadero giro de negocio en cada ramo de seguro. De la Asociación de Supervisores de Seguros de América Latina (ASSAL) se obtuvo información referente la estructura de los mercados de aseguradores en Latinoamérica. Con los datos levantados por el Instituto Nacional de Estadísticas y Censos (INEC) se obtuvieron el número de accidentes de tránsito para el periodo analizado y finalmente, de la Asociación de Empresas de Automotores del Ecuador (AEAE), se recabó la evolución de ventas del sector automotriz en el Ecuador para el periodo 2008-2012.

**Cuadro No.1**  
**Fuentes de Información**

Variables	Fuente	Indicador	Fuente
Ventas de vehículos por país	Asociación de Empresa de Automotores del Ecuador	Liquidez	Superintendencia de Bancos y Seguros del Ecuador (SBS)
Parque automotor en Ecuador		Rentabilidad de Operación	
Antigüedad del parque automotor en Ecuador		Indicador de Gasto Administrativo	
Accidentes de tránsito en Ecuador	Instituto Nacional de Estadísticas y Censos (INEC)		
Número de compañías de seguros en América Latina	Supervisores de Seguros de América Latina (ASSAL)		
Número de compañías de reaseguros en América Latina			
Prima neta emitida en América Latina			
Participación del mercado de seguros en el PIB en países de América Latina			
Prima neta emitida en Ecuador	Superintendencia de Bancos y Seguros del Ecuador (SBS)		
Participación de prima neta emitida con respecto al PIB			

**Fuente y Elaboración:** David Pozo.

## Delimitación de la Investigación

Esta investigación enfoca su análisis en el mercado asegurador con especial énfasis en el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, tanto la estructura del sector en general como los operadores económicos que ofrecen este seguro en el país. Este documento tiene un espacio temporal que comprende el periodo 2008-2012, debido a que el SOAT entró a funcionar en el año 2008 y se eligió el año 2012 debido a la disponibilidad de información de la Superintendencia de Bancos y Seguros.

# ***Fundamento Teórico***

En este capítulo se recopilarán las principales teorías sobre las distorsiones de mercado con la finalidad de analizar los efectos que tienen dentro de un mercado. En la segunda parte de este capítulo se fundamentará la importancia del “mercado relevante”, ya que es un concepto primordial para la definición del mercado objetivo dentro del estudio, en términos de competencia. Además se resumirán las dos principales metodologías de cálculo de indicadores de concentración y dos índices que permiten aproximar la determinación de poder de mercado. A su vez se recopilará teorías referentes a discriminación de precios para comprender si existe afectación al mercado por dicho comportamiento, se mostrará la argumentación sobre las barreras de entrada y salida de los operadores dentro de un mercado. Además Finalmente, se realizará una sustentación sobre el mercado de los seguros, desde los aspectos de intermediación de seguros, hasta una reseña histórica de los seguros obligatorios.

## **Distorsiones de Mercado**

Ciertas distorsiones de mercado pueden generar afectaciones a los agentes económicos por prácticas anticompetitivas por parte de los oferentes, la literatura económica se ha enfocado en estudiar cuáles son dichas distorsiones y cómo afectan a los consumidores y en ciertos casos, a los mismos competidores. En esta sección del marco teórico se expondrán las principales consecuencias de las distorsiones de mercado, las nociones de la concentración de mercado, en que consiste el poder de mercado y los principales enfoques de regulación.

Según Coloma (2002:9):

El poder de mercado de una empresa es la capacidad que la misma tiene de influir sobre los precios vigentes en un mercado. Dicho poder de mercado puede aparecer tanto del lado de la oferta como de la demanda, es decir, una empresa puede tener poder de mercado como vendedora o como compradora de un bien o servicio.

En este sentido la ausencia de poder de mercado implica en cambio que la empresa en cuestión se comporte como “tomadora de precios”. Además, señala que la finalidad de los monopolios es la de maximizar su beneficio, utilizando en muchos casos la habilidad de ejercer su poder de mercado, usándolo especialmente para cobrar un mayor precio que en un estado de competencia perfecta, y con esto generar un beneficio extraordinario, aprovechándose del excedente del consumidor.

Desde este enfoque, los monopolios poseen la capacidad de influir en los precios y afectar el excedente del consumidor. Es por ello, que varios autores a lo largo de la historia han investigado los efectos que tienen los monopolios sobre el mercado, sin embargo, varios de ellos tiene concepciones diferentes para determinar la variable sobre la que toma la decisión de maximizar su beneficio. Entre los autores más destacados se encuentra Cournot (1838, citado en Coloma, 2002: 6), que analizó la formación de los precios en un mercado con un solo oferente como el resultado de un problema de maximización de beneficios de dicho

oferente cuando el mismo enfrenta toda la demanda existente en el mercado (Coloma, 2002: 6). Así también, Bertrand (1883, citado en Coloma, 2002; 6) critica el supuesto de que la variable de decisión de las empresas sea el nivel de producción, y sostiene que las conclusiones obtenidas cambian radicalmente si se considera que las empresas eligen como variable el precio, y que es la propia demanda la que determina las cantidades de equilibrio (Coloma, 2002: 6). Stigler (1964, citado en Coloma, 2002: 7) por otro lado, aportó a la organización industrial con su teoría de la colusión como modo de explicar el comportamiento de los mercados oligopólicos que fijan precios, a través de acuerdos entre las firmas que participan de ese mercado.

Además del enfoque de los autores citados anteriormente, Areeda et al (1990: 574) establece que los mercados pueden llegar a ser concentrados, incluso a una sola empresa, ya que a gran escala reduce sus costos, y esos mercados explotan a los consumidores cuando se hace relativamente fácil la entrada al mismo, y que se considera que una empresa que posee individual o conjuntamente con otras, disfruta de una posición equivalente a una posición dominante, es decir, una posición de fuerza económica que permite que el poder de actuar en gran medida con independencia de sus competidores, clientes y en última instancia, los consumidores.

Por otro lado, algunos investigadores han contrastado la evidencia empírica con la teoría para determinar los impactos de los monopolios sobre los consumidores. Schwartzman (1960: 627-630) encontró que existe una pérdida de bienestar sobre la población a causa de los monopolios (Posner, 1974: 11). De igual manera, Harberger (1954: 77-87) descubrió que existe una pérdida de bienestar debido a los monopolios (Posner, 1974: 11). Stigler (1956: 33-40) y Kamerschen (1966: 221-236) argumentaron que las pérdidas de bienestar debido a los precios fijados por los monopolistas podrían ser mayores a la pérdida de bienestar calculada por Harberger (1954: 77-87) y Schwartzman (1960: 627-630). Finalmente, Friedland (1978: 116-123) estimó que aquellas economías desconcentradas podrían generar una mayor ganancia social que aquellas economías con mayores tasas de concentración.

Los estudios mencionados anteriormente, son los pilares para fundamentar la regulación de los mercados que tienen algún tipo de concentración, ya sea porque la estructura de mercado es monopolista o que operen de forma oligopólica. Existen dos enfoques de regulación la una denominada “regulación industrial” y la otra denominada “política antimonopólica”. La regulación por un lado promueve la protección de los consumidores e innovación, mientras que la política antimonopolios por medio de leyes permite que la regulación se cumpla (Areeda et al 1990: 575).

Kaplow y Shapiro (2007: 7) señalan que el concepto de poder de mercado es fundamental para la economía de defensa de la competencia y para el marco legal. Las agencias de regulación antimonopolio buscan determinar si empresas poseen poder de mercado para influir sobre precios o cantidades. Es usual que mediante indicadores de concentración se pueda determinar si un operador puede tener influencia sobre la competencia cuando ésta posee cuotas de mercado elevadas.

Rosenbluth (1955: 57-58) plantea que para la medición de concentración económica se emplean diferentes índices de concentración con el objetivo de evaluar la estructura del

mercado. Los índices de concentración permiten medir el grado en que un pequeño número de empresas representa una gran proporción de producción de una industria. La teoría económica sugiere que la concentración es un determinante importante del comportamiento del mercado y los resultados del mercado.

Desde esta perspectiva los monopolios son más probables cuando un pequeño número de empresas cuenta con la mayor parte de la producción de una industria, y es la economía antimonopolio la que ofrece un examen exhaustivo de las áreas dentro de la economía de organización industrial que son relevantes para el derecho de la competencia y regulación de fallas de mercado (Kaplow y Shapiro, 2007: 100-102). Para Kaplow y Shapiro (2007: 2) es importante destacar en primer lugar que la mera posesión del poder de mercado no es una violación de defensa de la competencia.

Para entender los niveles de concentración, Hause (1977: 73) señala que hay dos supuestos centrales para su derivación dentro de los modelos de mercado competitivo: (I) un número amplio de empresas y (II) que actúan de forma independiente. A partir de estas consideraciones se construyen los indicadores de concentración.

El intento actual de definir y medir la concentración del mercado es a menudo limitada y en algunos casos se evita por completo (Hays, 2010: 2). Como cuestión de política de competencia, la medición de la concentración del mercado es importante y se encuentra en el centro de las decisiones sobre si se deben aprobar las fusiones y adquisiciones que puedan suponer un impacto potencialmente perjudicial en los consumidores en términos de precios y la disponibilidad de bienes y servicios (Bruner, 2004, citado en Hays, 2010: 2).

Si bien las consideraciones teóricas elementales sugieren la relevancia del concepto de concentración para el estudio de los monopolios, no permite discriminar entre los diversos índices que se han utilizado. La elección de la medida puede afectar el resultado de una investigación, ya que los diferentes índices implican diferentes escalas de medida, e incluso la clasificación de las observaciones por nivel de concentración puede variar con el índice utilizado (Rosenbluth, 1955: 63).

A modo de ejemplo, autores como Williamson (1972: 18) reconoce que aquellas empresas dominantes en la industria se definirían como aquellas que persistentemente han superado el 60 por ciento de participación en la industria total a lo largo del tiempo. Es por ello, que algunos autores han desarrollado indicadores de concentración para determinar los niveles de concentración de un mercado. Hause (1977: 74) señala, por otro lado, que un índice de concentración industrial es función de la distribución del tamaño de las empresas de una industria. Es por eso, que el objetivo del índice es explicar (en conjunto con otras variables relevantes que caracterizan a una industria) una dimensión importante de desempeño de la industria. Un índice de concentración debe ser considerado "teóricamente razonable" sólo si tiene un enlace teórico plausible.

Otros autores como Miller (1955: 123-125) determinaron que para definir índices teóricos de poder de mercado se debe abordar el problema desde el punto de vista de la empresa individual, a pesar de que se pueden adaptar a la situación de un grupo de empresas que actúan en conjunto. Estos índices surgen, en general, a partir de la teoría estática de la firma.

Además Miller (1955: 123-125) concluye que el coeficiente de concentración es un enfoque de sentido común, debido a que el tratamiento de los indicadores se los realiza a nivel de sectores de la economía y no en a nivel de firma. Sin embargo, el concepto de la industria plantea graves problemas de clasificación, tanto de una especie teórica y práctica, los problemas de la delimitación de las fronteras de la industria en cuanto a la gama de productos y empresas, o incluso la zona geográfica que se incluya. Basta tener en cuenta que si la industria se define en términos generales o agregados, el índice de concentración puede tender a subestimar las potencialidades de una situación de monopolio, por otro lado si se ha definido el mercado de manera muy específica, el potencial de monopolio puede ser muy exagerado. Desde el punto de vista de la defensa de la competencia es necesario determinar, mediante indicadores la concentración, la regulación de los mercados.

## **Mercado Relevante**

Para el análisis económico, en términos de competencia, se debe definir lo que es un mercado y sus diferentes comportamientos. Para Hays (2010: 2) la estructura del mercado se refiere a una gama de organizaciones económicas que van desde la competencia pura, en un extremo, y de monopolio puro, en el otro. En el medio están los oligopolios con pocas empresas y las empresas en competencia monopolística.

Estos son los principios básicos, en general, en todas las clases de economía alrededor del mundo. En cambio en cursos de finanzas, el foco cambia, se lo relaciona con el impacto que tiene la estructura del mercado en la estructura de capital de las empresas y tanto su acceso a los fondos y el costo del financiamiento (Hays, 2010: 2).

Como se señaló anteriormente, existen mercados denominados en competencia perfecta y mercados monopolísticos. Según Baumol et al. (1982: 3-4) definen un mercado perfectamente competitivo como un mercado en el que una condición necesaria para un resultado de equilibrio es que ninguna empresa puede entrar tomando los precios como dados y ganar estrictamente beneficios positivos utilizando la misma tecnología que las empresas existentes. En un mercado perfectamente competitivo, los participantes pueden y van a entrar para tomar ventajas de las oportunidades de beneficio, incluso transitorias en los precios actuales.

Este comportamiento es más razonable cuando los costos de entrada son completamente reversibles por lo que no hay pérdidas de capital en caso de salida. Si se cumplen estas condiciones, un mercado perfectamente competitivo refleja un entorno en el que la entrada y salida son sin fricción y las barreras de entrada y salida son inexistentes. Esto dará lugar a una situación en que los precios son fijados a los costes marginales. En el caso de un monopolio natural, la competencia potencial se asegura de que el comportamiento de los monopolistas está restringido de manera que los ingresos totales no son más que los costes totales Blees et al (2003: 10).

Con estos criterios citados anteriormente, se puede enunciar que las empresas competitivas y monopolísticas persiguen un mismo fin, el de la ganancia, con el mismo vigor y eficacia para

ambos casos, además se puede establecer que los precios son tan flexibles en competencia como en los mercados monopolizados (Armen y Kessel, 1962: 157). Además se podría argumentar similitudes entre las empresas que operan de manera competitiva o monopólica bajo los parámetros de que, cuando una empresa monopólica no está aprovechando al máximo sus oportunidades económicas, corre menos riesgo de ser expulsada del mercado que de una empresa competitiva mal administrada.

Para el análisis específico de la competencia se utiliza la noción de mercado relevante. El mercado relevante de un producto dado es el conjunto más pequeño de productos, incluyendo el propio producto, que, en su conjunto, no representa competencia significativa de otros productos (Ivaldi, 2005: 1-2). Toda prueba de mercado relevante tiene por objeto medir la fuerza de la competencia de un determinado producto que se enfrenta a otros productos. Por ejemplo, en sus directrices para evaluar los mercados geográficos, la Comisión Europea (1997) identifica tres tipos de presiones competitivas: a) sustituibilidad de la demanda, b) la sustitución de la oferta y c) la competencia potencial. Sustitución de la demanda es la presión competitiva más inmediata desde los proveedores al consumidor final.

Sustitución de la oferta se refiere a la respuesta estratégica de los competidores a los movimientos del productor. Además, Ivaldi (2005: 1-2) considera que “la respuesta de los competidores puede ser rápido cuando se está a punto de cambiar su precio”. Por último, “la competencia potencial significa la entrada de nuevos competidores en la industria”.

La definición de mercado relevante debe incluir el grado en que cada una de estas tres presiones competitivas es considerada. Desde la perspectiva de la política de competencia, vale la pena tener en cuenta sólo las fuerzas del orden de funcionamiento más rápido en la etapa de definición del mercado. Los efectos más lentos de la competencia se consideran, por lo general, en una fase posterior del análisis de la política de competencia (Ivaldi, 2005: 9).

En el área de política de competencia es importante la definición de mercado relevante. Según Ordoñez (2009: 137):

La mayor importancia de la definición del mercado relevante es el resultado de la confianza depositada en las cuotas de mercado y en las medidas de concentración por parte de las autoridades antimonopolio, utilizadas como indicadores del poder de mercado de las empresas que se estuviesen investigando. Desde esta perspectiva, la definición del mercado es un paso preliminar en el camino hacia la evaluación del poder de mercado.

Las definiciones económicas de mercado se basan en la teoría neoclásica desarrollada por autores como Marshall. Donde los mercados económicos están formados por el conjunto de productos y áreas geográficas en las que el arbitraje hace que los precios se encuentren vinculados unos con otros. En esta línea, se observaría una tendencia a la uniformidad en la fijación de precios en productos que pertenecieran a un mismo mercado, como consecuencia de la propia competencia entre empresas. Esto es lo que comúnmente se conoce como ley de precio único. No obstante, este enfoque económico tradicional para definir el mercado relevante difiere del considerado en el análisis de la competencia (Turner,

1980; Massey, 2000, citado en Ordoñez, 2009: 139).

Es por eso, que la definición de mercado desde el punto de vista de la política de la competencia se centra en establecer si alguna empresa o empresas ejercen poder de mercado (Werden, 1981, citado en Ordoñez, 2009: 139). En particular, un mercado relevante es cualquier producto o grupo de productos y cualquier área geográfica en la que las decisiones colectivas, mediante el comportamiento colusivo o la formación de fusiones por parte de todas las empresas integrantes, implicarían un precio maximizador de los beneficios que excedería, de manera significativa, el precio competitivo (igual al coste marginal).

El proceso para identificar el mercado relevante comienza considerando una definición potencial relativamente reducida de mercado. Esta etapa usualmente conlleva identificar el producto que es objeto de la investigación y el área geográfica en la que dicho producto se oferta. La posibilidad de que se añadan otros productos o áreas a este mercado dependerá fundamentalmente de la disponibilidad de sustitutos cercanos (Kauper, 1997, citado en Ordoñez, 2009: 143). En general, cuanto más restringida sea la forma en la que se defina el mercado, más probable es que se concluya que una empresa o empresas poseen poder de mercado. Los encargados de hacer cumplir las leyes de la competencia han sido frecuentemente criticados por cierta arbitrariedad a la hora de definir los mercados de una manera amplia o reducida dependiendo de las circunstancias analizadas (Morris y Mosteller, 1991; Kauper, 1997, citado en Ordoñez, 2009: 143). Estas definiciones llevan a dividir dos posibles mercados: de Producto y mercado Geográfico.

Según Ordoñez (2009: 143-145) el mercado de producto es el conjunto de sustitutos cercanos para el producto (la sustituibilidad por el lado de la demanda) y el conjunto de productos que potencialmente se pueden producir utilizando una tecnología idéntica o similar (sustituibilidad por el lado de la oferta). En cambio el mercado geográfico, es el espacio geográfico en el que los consumidores cambiarán fácilmente a oferentes alternativos en caso de aumentos significativos de precios (sustituibilidad por el lado de la demanda) y también incluye aquellos espacios donde operan empresas que entrarían en esa área geográfica como respuesta a dicho incremento de precios.

## Índices de Concentración de Mercado

Los modelos de competencia perfecta y de oligopolio de Cournot tienen implícita la idea de que los mercados se aproximan más a la eficiencia cuanto menos concentrados están (es decir, cuanto mayor es el número de empresas y más pequeño es su tamaño) Miller (1955: 123).

Según Miller (1955: 133) “la concentración del mercado tiene que ver con las participaciones relativas de las empresas que operan en él, y por lo tanto es un fenómeno que debe ser descrito a través de un vector numérico”.

La literatura sobre organización industrial suele emplear dos índices de concentración: a) el índice de participación de mercado de las empresas más grandes ( $C_m$ ) y b) el Índice de

Herfindahl - Hirschman (HHI) (Tirole, 1988: 339).

El índice de mercado de las empresas más grandes es la suma de las participaciones de mercado de las empresas más grandes, de esta manera el índice  $C_4$  es el coeficiente de concentración de las cuatro empresas más grandes.

La interpretación de este indicador señala que si este índice supera el 60% del total de operaciones del mercado, se considera que el conjunto de empresas se encuentra altamente concentrado (Pereyra y Triunfo, 1999, 3). La metodología de cálculo (Tirole, 1988: 339). Viene dada por:

$$C_k = \sum_{i=1}^k \frac{Q_i}{Q_N}$$

Dónde:  $Q_i$  es el volumen de negocio (para el caso de las empresas no financieras la variable es el total de ventas y para las aseguradoras el total de prima neta emitida) del mercado analizado y  $Q_N$  es el volumen de negocio de todo el mercado.

El Índice Herfindahl - Hirschman (HHI), por otro lado, es la sumatoria de los cuadrados de la participación de todas las empresas que operan en el mercado. La fórmula de cálculo es:

$$HHI = \sum_{i=1}^N s_i^2$$

Donde  $s_i^2$  es la participación de la empresa  $i$ , elevada a cuadrado.

El Departamento de Justicia de Estados Unidos (U.S. Department of Justice, 2010) y la Comisión Federal de Comercio (The Federal Trade Commission, 2010) establecieron que si el valor de este indicador es menor a 100 puntos se puede decir que el mercado es muy competitivo. Si el HHI está entre 100 y 1.500 puntos es un mercado desconcentrado. Si se encuentra entre 1.500 y 2.500 puntos se tienen un mercado moderadamente concentrado y finalmente, si este índice es mayor a 2.500 puntos se considera que ese mercado es altamente concentrado.

El HHI tiene la ventaja de que no exige ser definido para un número arbitrario de empresas y de que es estadísticamente más eficiente que el índice de las empresas más grandes (puesto que utiliza toda la información disponible sobre participaciones de mercado, y no se limita solo a la información sobre participación de las empresas más grandes). En rigor, este índice es el promedio de las participaciones de mercado de las empresas, ponderado por esas mismas participaciones. Lo que se obtiene es un número entre 0 y 10.000, que aumenta cuando el número de empresas es menor y también lo hace cuando las participaciones relativas de dichas empresas son más concentradas.

Una de las variaciones de este indicador, es el índice de Herfindahl-Hirschmann Referencial, que mide el menor nivel de concentración posible dado el número de empresas en un determinado sector. El cálculo parte del supuesto que todas las firmas poseen la misma participación de mercado, de igual manera este indicador tomara valores entre 0 y 10.000.



La formula de cálculo es:

$$HHI_{ref} = \frac{1}{N} \times 10.000$$

Donde N es el número total de empresas. Esta medida, como su nombre lo indica, es un referencia de cuál debería ser el nivel de concentración esperado en el mercado analizado, además este indicador puede ser una medida proxy para determinar la capacidad de operadores para influir significativamente en el mercado. Esto se calcula a través de la diferencia del HHI real del sector con respecto al HHI referencial. En este sentido si la diferencia es menor a 1.500 indica escasa capacidad de distorsionar el mercado, si el valor calculado se encuentra entre los 1.500 y 2.500 indica moderada capacidad de distorsionar el mercado y si es mayor a 2.500 indica un alta capacidad de distorsionar el mercado (Superintendencia de Control del Poder de Mercado, 2013: 4-5).

Ademas existen indicadores que permiten aproximar la determinación de poder de mercado, estos dos índices son el índice de Melnik, Shy y Stenbacka (2008, citado en Coloma; 12-14) y el índice de Lerner (Tirole, 1990; 339).

Una vez calculado, los indicadores de concentración tanto el índice C4 y HHI, ahora se procederá a calcular dos índices que aproxima a identificar si la empresa más grande del mercado posee poder de mercado. El índice de Melnik, Shy y Stenbacka (2008, citado en Coloma; 12-14) y el índice de Lerner (Tirole, 1990; 339).

El primer índice compara la participación de mercado de la empresa que puede poseer una posición de dominio, o que tiene la mayor cuota de mercado, con el segundo operado con mayor participación de mercado. Según los autores “la empresa 1 (es decir, la de mayor market share en un mercado) será considerada dominante si su participación de mercado ( $s_1$ ) es mayor que cierto market share límite ( $sd$ )” (2008, citado en Coloma; 12-14) que se define del siguiente modo:

$$sd = \frac{1}{2} \sqrt{1 - \gamma(s_1^2 - s_2^2)}$$

Donde  $s_2$  es la cuota de mercado de la segunda empresa más importante, y  $\gamma$  es un parámetro que mide la importancia de la competencia potencial que la empresa supuestamente dominante enfrenta en el mercado. Si este parámetro tiene valores altos implican la existencia de altas barreras (escasa competencia potencial) de entrada y valores bajos en caso contrario.

Lo que se busca analizar es cuánto tiene que poseer  $s_1$  para que una empresa supuestamente dominante pueda ser considerada como tal. Esto surge directamente de requerir que  $s_1$  sea mayor que  $sd$ , lo cual implica que:

$$s_1 > \frac{\sqrt{\gamma^2 \cdot s_2^2 + 1 + \gamma} - 1}{\gamma}$$

Con dicha fórmula se puede hallar el mínimo valor de  $s_1$  necesita para decir que una empresa tiene posición de dominio en un mercado, esto correspondería a que el mercado se encontrará atomizado, es por ello que la cuota de mercado de la segunda empresa más importante tendera a cero. Igualmente, el valor máximo que puede tener  $s_D$  se da cuando el mercado se encuentra concentrado entre dos empresas, y  $s_2$  adopta por lo tanto su valor máximo (infinitesimalmente menor que  $s_1$ ).

Otra de las maneras para medir el poder de mercado es a través del cálculo de la inversa de la elasticidad-precio de su demanda en el punto en el cual la empresa maximiza sus beneficios (hallar la cantidad y el precio que le resultan más rentables a la firma) y proviene de operar en la condición de primer orden para la maximización de los beneficios.

Bajo el supuesto de un juego de Cournot que captura la naturaleza de la competencia en un sector, el margen de una empresa es igual a la cuota de mercado individual dividido por la elasticidad de la demanda del mercado a la diferencia entre el precio y el costo marginal dividido para el precio:

$$L = \frac{P(Q) - C'(q_i)}{P(Q)} = \frac{s_i}{n}$$

Donde  $s_i$  es la participación de la empresa y  $n$  la elasticidad de la demanda. El margen de beneficio será mayor, cuanto mayor sea la cuota de mercado de la empresa. Sin embargo, el margen de beneficio disminuirá con la elasticidad de la demanda del mercado. Eso significa que una alta cuota de mercado se asocia con un alto margen de beneficio, pero que una elevada cuota de mercado no es en sí suficiente para asegurar altos márgenes de beneficio. Incluso una empresa de alta cuota de mercado no puede tener el poder de mercado, porque probablemente no exista una capacidad de elevar los precios por encima de los costos, cuando la demanda del mercado es suficientemente elástica. (Davis y Garces, 2010; 286-287)

A manera de resumen, si el margen de beneficio tiende a cero, se puede asumir que se está operando en competencia y si tienen a uno, caso contrario, esto se basa en el supuesto de que a mayor poder de mercado, mayor margen para subir los precios y obtener mayores ganancias.

## Barreras de Entrada y Salida

Bain (1956, citado en Comisión Competencia México: 16) definió a la barrera a la entrada como:

Una ventaja de los vendedores existentes en una industria sobre los potenciales vendedores entrantes que se refleja en el margen que tienen aquellos para aumentar continuamente sus precios por encima de los niveles competitivos sin atraer a nuevas empresas a que entren en la industria.

Además, Stigler (1968, citado en Comisión Competencia México: 16) señala que una barrera a la entrada es “un costo de producción (a cualquier nivel de producción) que tiene que ser asumido por las empresas que buscan entrar en una industria pero que no tienen que asumir las empresas que ya están en la industria”. De esta manera, si los precios son

elevados, los potenciales entrantes valorarán si entrar en el mercado les resultaría rentable.

Coloma (2002:73) añade que otra de las definiciones aceptadas de barrera de entrada dentro de la literatura de organización industrial es:

El costo de producir que debe ser incurrido por una empresa que busca ingresar en una industria pero que no es soportado por las empresas que ya están en la industria, y que implica una distorsión en la asignación de recursos desde el punto de vista social.

Las barreras de entrada suelen clasificarse en dos categorías: barreras naturales, barreras (artificiales) legales. Las barreras naturales son las que están presentes en mercados en los cuales las propias características tecnológicas de los procesos de producción, distribución y el tamaño del mercado determinan que sea económicamente más eficiente que existan pocas empresas. La barrera natural está dada por la existencia de economías de escala en la producción y distribución, que hace que, dentro de un cierto rango, cuanto mayor sea el nivel de producción y ventas de una empresa, menores sean sus costos medios. En una situación en la que existe una barrera como ésta, el ingresante potencial a un mercado se encontrará con el problema de que, si desea entrar con un nivel de producción menor al de la empresa establecida, sus costos medios serán mayores que los de dicha empresa, y por lo tanto su capacidad de competir estará seriamente disminuida (Coloma, 2002: 74). Por otro lado, las barreras legales tienen su origen en la normativa y corresponde a un cuerpo legal que impide o encarece la entrada de nuevas empresas a la industria.

McAfee et al (2003: 4) también definen a las barreras de entrada como:

Una ventaja de los vendedores establecidos en una industria más vendedores potenciales entrantes, que se refleja en la medida en que establece vendedores persistentes puede elevar sus precios por encima de los niveles competitivos sin atraer nuevas empresas a entrar en la industria. Los precios se establecen a los niveles de competencia si las nuevas empresas eran libres de entrar en la industria.

Por otro lado, Carlton (2004: 2-4) señala que el concepto de barreras a la entrada ha sido una barrera para la comprensión de los economistas de la estructura industrial y ha engañado a los tribunales y los organismos reguladores en repetidas ocasiones en su intento de utilizar el concepto de defensa de la competencia o los procedimientos reglamentarios. Hay dos razones principales por las que ha demostrado ser un concepto muy confuso.

Blees et al (2003: 7-8), por otro lado, concuerdan con la visión tradicional de la organización industrial, donde un nivel de rentabilidad por encima del equilibrio induce la entrada en una industria. En primer lugar, los nuevos operadores ofrecen una función equilibrada en el mercado, los niveles de rentabilidad y los precios vuelven a sus niveles de competitividad a largo plazo. En segundo lugar, los participantes son vistos como agentes de cambio a través de actividades innovadoras (Audretsch, 2001, citado en Blees et al, 2003: 7). Por lo tanto, juegan un papel importante en la dinámica de los mercados y la competencia.

Hay evidencia de que las regulaciones de entrada tienen un efecto negativo sobre la tasa de

formación de nuevas empresas (Estrin y Bennet, 2006: 2). Scarpetta et al. (2002, citado en Estrin y Bennet, 2006: 2) encontraron que la tasa de entrada de las pequeñas y medianas empresas se relaciona negativamente con el número de reglamentos, especialmente en el producto y los mercados de trabajo (véase también Desai, Gompers y Lerner, 2003, citado en Estrin y Bennet, 2006: 2).

Estrin y Bennet (2006: 29-30) llegan a la conclusión de que las regulaciones de entrada no impiden la entrada de nuevas firmas, especialmente en las industrias que debería "naturalmente" tener mayores tasas de entrada. Finalmente, las barreras de salida, por otro lado, son todo obstáculo en los procesos, en la cual las empresas intentan retirarse de un mercado particular. Sin embargo, las barreras de salida aumentan la competencia en un mercado, puesto que las empresas están dispuestas a permanecer más tiempo y dejar caer sus beneficios y precios por más tiempo (Resico, 2011: 85-86).

Tarzijan y Paredes (2006: 83-97), por otro lado, añade que las barreras de salida se dan cuando:

Una empresa sale de una mercado cuando las utilidades esperadas de salir del negocio son mayores a las de seguir en él. Estas utilidades dependen en parte importante, de los costos de seguir en el negocio, donde cuanto mayor sean esos costos, menor será la utilidad del negocio y, por tanto, más probable será la salida de la empresa. Los costos de seguir en el negocio dependen, fundamentalmente, del grado de irreversibilidad de las inversiones que se hayan realizado para operar en la industria y del monto de dichas inversiones. Así, cuanto más irreversibles hayan sido las inversiones realizadas por una empresa, menor será el costo de oportunidad de estos recursos para dicha empresa y, por tanto, menor será el costo de seguir en el negocio y menor también la probabilidad de salirse de él.

De la misma manera, Resico (2011: 85-86) considera que las barreras a la salida afectan el nivel de competitividad de un mercado, donde a mayores barreras de salida, mayor debería ser la intensidad con que están dispuestas a competir las empresas.

## **Discriminación de Precios**

La teoría de discriminación de precios es un concepto necesario para distinguir la conveniencia estratégica del manejo de precios. Esta teoría parte de las nociones de organización industrial, y por ello, se las vincula con la existencia de monopolios. Sin embargo, "la vertiente más moderna de estrategia sugiere que las políticas de cobro de precios distintos obedecen a un afán competitivo que poco tiene que ver con poderes de mercado" (Tarzijan y Paredes, 2006; 118).

En situación de competencia perfecta, cada empresa cobra un precio único por un bien o servicio a los demandantes, así mismo las empresas cobran el mismo precio por cada unidad vendida, independientemente del número de unidades adquiridas. Esto se debe porque las empresas no pueden reconocer y segmentar grupos objetivos (demandantes), debido a que los consumidores tienen la posibilidad de cambiarse, a cero costos, al proveedor que les cobre más barato. "Si las empresas tratan de cobrar precios distintos según las unidades adquiridas, los consumidores arbitrarán comprando más unidades

donde se les cobra más barato, o bien, podrán unirse”. (Tarzijan y Paredes, 2006; 119).

Para existir discriminación de precios, se debe partir del supuesto de que existe arbitraje, es por ello que Tirole expone lo siguiente (1990; 200-212):

Transferencia de bienes.-Si los costos de transacción entre dos consumidores son bajos, cualquier intento de vender un determinado bien a estos dos consumidores a precios diferentes plantea el problema de que el consumidor que compra el bien al precio bajo lo revenda al consumidor debería adquirirlo al precio alto, Los costos de transacción ofrecen una pista para determina cuando la discriminación de precios es factible. Transferencia de demanda. En este caso no se da una transferencia física del bien entre los consumidores. Los consumidores simplemente escogen entre las diferentes opciones ofrecidas. El productor debe asegurarse de que cada consumidor elija el paquete designado a él y no a otro consumidor.

Con estos conceptos, se puede decir que con la trasferencia del producto, se evita la discriminación mientras que con la transferencia de la demanda puede inducir a la discriminación.Vale mencionar que existen tres tipos de discriminación:

Primer grado o discriminación de precios perfecta se da cuando el productor consigue apoderarse del total del excedente del consumidor. Esto ocurre cuando los consumidores tienen demandas unitarias y el productor conoce exactamente el precio de reserva de cada consumidor (en microeconomía, el precio de reserva es el precio más alto que un comprador está dispuesto a pagar por bienes o servicios al vendedor, o, el precio mínimo al que el vendedor está dispuesto a vender un bien o servicio). Con esto las empresas pueden cargar un precio individual igual al precio de reserva de cada consumidor. La discriminación de precios perfecta no es posible en la práctica, debido a la información incompleta sobre las preferencias individuales. Por otro lado la discriminación de segundo grado se da cuando no se conoce las preferencias individuales, y se puede apropiar del excedente del consumidor mediante el uso de estrategias de autoselección. (Tirole, 1990; 200-212)

Finalmente se tiene, la discriminación de grado tres, que se describe a continuación:

Este tipo de discriminación se da cuando el productor observa señales relacionadas con las preferencias de los consumidores y hace uso de aquellas para discriminar. El modelo supone “un monopolista que produce un único producto a un costo total de  $c(q)$  y que es capaz de dividir la demanda agregada en  $m$  grupos o mercados basándose en alguna información exógena” (Tirole,1990; 200-212). Estos grupos tienen  $m$  curva de demanda con pendientes negativa distinta para el producto. Se asume que la empresa conoce las curvas de la demanda y que no se puede dar arbitraje entre grupos y no puede discriminar dentro de un grupo. Por tanto, el monopolista cargara una tarifa lineal para cada grupo. Sean:

$$p_1, \dots, p_2, \dots, p_m$$

Los precios en los diferentes mercados, y sean:

$$q_1 = D_1(p_1), \dots, q_i = D_i(p_i), \dots, q_m = D_m(p_m)$$

Las cantidades demandadas. Vienen dados por:

$$q = \sum_{i=1}^m Di(pi)$$

La demanda agregada. El monopolista elige los precios que maximizan su beneficio:

$$\sum_{i=1}^m pi Di(pi) - C \sum_{i=1}^m Di(pi)$$

Donde se obtiene la siguiente formula:

$$\frac{pi - C'(q)}{pi} = \frac{1}{Ei}$$

Donde  $Ei$  es la elasticidad de la demanda en el mercado  $i$ . “La elección de precios óptima implica que el monopolista debería cargar un precio más alto en los mercados con menor elasticidad de demanda” (Tirole, 1990; 200-212).

#### *Aspectos del bienestar*

Existe una teoría referente al impacto sobre el bienestar, por la discriminación de precios. Siguiendo a Tirole (1990; 200-212) se tiene que cuando los diversos productos ofrecidos por un monopolista son un mismo bien vendido en diferentes mercados, se podría analizar el caso en que el monopolista está obligado a cargar un precio uniforme en todos los mercados. La comparación entre las dos situaciones será una medida del efecto de la discriminación de precios de tercer grado.

Para calcular se propone ciertas ecuaciones que permiten evidenciar los dos escenarios planteados (con y sin precio uniforme), para ello se plantea que para el cambio en los bienes se puede suponer rendimientos constantes a escala:

$$C(qi) = c(qi).$$

Bajo el supuesto de discriminación, la empresa monopolista busca cargar un precio  $p1$  en el mercado  $i$ . Por otro lado, la demanda será  $qi = Di(pi)$ . El excedente del consumidor agregado será  $Si(pi)$ , y el beneficio de la empresa es  $pi - c(qi)$ . Se asumen que la discriminación está prohibida. El monopolista carga un precio uniforme  $p$  y vende  $qi = Di(p)$  en el mercado  $i$ . El beneficio es  $pi - c(qi)$  y el excedente del consumidor es  $Si(pi)$ . Sea  $\Delta q \equiv qi - qi$ . La diferencia en el bienestar total entre las dos circunstancias será igual a la diferencia en el excedente más la diferencia en los beneficios:

$$\Delta W \equiv \sum_i Si(pi) - Si(pi) + \sum_i (pi - c(qi)) - \sum_i (pi - c(qi))$$

Siguiendo la metodología planteada, para calcular límite superior y un límite inferior para  $\Delta W$ . La función del excedente neto es convexa respecto al precio de mercado. “Observamos que la derivada del excedente neto respecto al precio es igual a menos la demanda, y que la curva de demanda tiene pendiente negativa” (Tirole, 1990; 200-212):

$$S'_i p_i = -D(p) \text{ Implica } S''_i p_i = -D'(p) > 0$$

Entonces:

$$S_i p_i - S_i p_l \geq S_i p_i p_i - p_l$$

Haciendo uso de esta desigualdad y del hecho que  $S'_i p_l = -D(p_l)$  se obtiene:

$$\Delta W \geq \sum_i p_i - c \Delta q$$

De forma similar se obtiene:

$$S_i p_l - S_i p_i \geq S_i p_i (p_l - p_i)$$

Con lo cual

$$\Delta W \leq \sum_i p_l - c \Delta q$$

De lo anterior se puede mencionar que la discriminación de precios reduce el nivel de bienestar si no se aumenta el nivel de productos ofertado al mercado. Según Tirole (1990; 200-212):

La discriminación de precios hace que las relaciones marginales de sustitución difieran entre los consumidores, y es por tanto socialmente inferior a la elección de precios uniformes si el objetivo es la distribución de una determinada cantidad del bien entre ellos. Así pues, una condición necesaria para que la discriminación de precios sea preferida socialmente es que aumente el nivel producción.

Con ellos, los consumidores de los mercados con una elasticidad baja se ven afectados negativamente por la discriminación, y preferirían precios uniformes, mientras que los consumidores de los mercados con altas elasticidad prefieren la discriminación.

## Mercado de Seguros

Según Skogh (1991: 218-228) las aseguradoras son entidades que prestan el servicio de disminución del riesgo. El beneficio económico de las aseguradoras depende directamente de la información sobre los riesgos, el valor de prima que se encuentra determinado por un contrato, y la cartera de activos y pasivos. Además, resalta que “una característica general de los riesgos asegurables es que puede surgir un gran número de eventos de riesgo

específicos, pero la probabilidad de que ocurra un evento específico es muy bajo”.

En un mercado competitivo, las aseguradoras ofrecen diferentes políticas de cobro a las primas emitidas. Esto se lo hace en función de análisis actuariales para saber la probabilidad de siniestro y en función de los costos administrativos esperados. Por otro lado, los contratos de seguro permiten a la aseguradora ajustar o negar reclamaciones de conformidad con las cláusulas contractuales, además que el éxito en una empresa de seguros depende en gran magnitud de las ventajas de organización y de información acumulados (Hägg, 1994:437-451). Por lo tanto, el asegurador debe tener una cartera suficientemente amplia y diversificada de activos (ofrecer varios tipos de seguros, y mantener reservas para cubrir posibles siniestros) y pasivos (su estructura de endeudamiento debe ser equilibrada con la entrada de ingreso) a ser capaz de cubrir las posibles reclamaciones. Con todos estos antecedentes se puede concluir que la industria de seguros debe resolver el problema de selección adversa con el fin de sobrevivir (Borenstein, 1989: 25-39). Es por ello, que Einav y Finkelstein (2011, 115-116) estudiaron la competencia en los seguros, y concluyeron que existe una competencia perfecta, cuando las empresas seguro son neutrales al riesgo y ofrece un contrato único de seguros que cubre una cierta pérdida probabilística. Además señalan que por lo tanto, más en el espíritu de Akerlof (1970, citado en Einav y Finkelstein: 116) y, a diferencia del entorno conocido de Rothschild y Stiglitz (1976, Einav y Finkelstein: 116), las firmas compiten en precios, pero no compiten en las características de cobertura del contrato de seguro.

Einav y Finkelstein (2012: 1-3) analizó también los seguros impuestos por el Estado, pero primero trató de encontrar la motivación para que el Estado intervenga en los mercados y concluyó, entre las motivaciones y razones económicas estándar para la determinación de una intervención en los seguros incluyen la redistribución, el paternalismo, y los fallos del mercado. Además, en su investigación observó que durante el siglo pasado, el seguro con finalidad social era proporcionado por el gobierno en la prestación de un seguro contra shocks adversos a la población. Esto se ha convertido en una de las principales funciones de gobierno en los países desarrollados.

Los sistemas obligatorios de seguros tienen una larga trayectoria. Donati (1978, citado en Fajardo, 2011: 123) señala que los países de Europa Occidental fueron los primeros en establecer el seguro obligatorio de accidentes de tránsito. Finlandia por ejemplo, implementó en 1925, Noruega en 1926 (modificado en 1955), Dinamarca en 1927 (modificado en 1950), Suecia en 1929. Siguieron Austria en 1929 (modificado en 1955), el Reino Unido e Irlanda del Norte en 1930, Suiza en 1932 (modificado en 1958), Luxemburgo en 1932 (modificado con la Convención Benelux en 1955) Irlanda en 1934 y, al comienzo de la Segunda Guerra Mundial, Alemania en 1939.

Según Medinilla (1992, citado en Fajardo, 2011: 126), en la India se creó el seguro obligatorio de tránsito en 1939 como una figura de responsabilidad civil, sin embargo, en 1982 se modificó el régimen para que el pago de las indemnizaciones se produjera de manera independiente al culpable del accidente. Otra modificación importante al régimen consistió en la incorporación de un fondo para cubrir las víctimas de eventos no asegurados o no identificados, quienes estaban excluidos en la legislación inicial. En el caso específico de los accidentes de tránsito, Castles (1957, citado en Fajardo, 2011: 124) explica los



elementos que se tuvieron en cuenta para la incorporación obligatoria a los seguros de tránsito, estipulando que: el gobierno creía que la forma más efectiva para lidiar (resolver) los asuntos relacionados con los accidentes vehiculares era la de proveer compensación, cuando fuera posible, a los usuarios de las vías que resultaran involucrados en accidentes de tránsito.

Por su parte, en América Latina, Brasil es el primer país que implementó el seguro obligatorio. Este país lo estableció en el año 1975, donde la idea era contar con un seguro de responsabilidad civil de automóviles. Lo expidieron mediante la Ley No. 6194 de 1974. Según dicha ley, están obligados a adquirir el seguro todos los propietarios de automóviles cuya circulación, en la vía pública esté sujeta a la obtención de un permiso y a la matriculación.

Por otro lado, en Chile, en 1986 se publicó la Ley del Seguro Obligatorio de Accidentes Causados por Vehículos Motorizados, donde en su artículo 1 establece que:

Todo vehículo motorizado que para transitar por las vías públicas del territorio nacional requiera de un permiso de circulación, deberá estar asegurado contra el riesgo de accidentes personales a que se refiere esta ley. Además, si el vehículo no contare con un seguro por los daños personales y materiales causados con ocasión de un accidente de tránsito, el vehículo conducido quedará gravado con prenda sin desplazamiento y será puesto a disposición del tribunal respectivo, de forma de responder por las indemnizaciones contempladas en esta ley.

En 1994, Argentina mediante la Ley de Tránsito en su artículo 68 señala que el “todo automotor, acoplado o semiacoplado debe estar cubierto por seguro, de acuerdo a las condiciones que fije la autoridad en materia aseguradora, que cubra eventuales daños causados a terceros, transportados o no”.

En el año 1999, el Gobierno de Perú publica la Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre en la que se incluye el SOAT para el año 2000. Se emitió su reglamento y se puso en funcionamiento el primero de julio del 2002. Las características principales son: una cobertura de todas las personas que resulten víctimas de un accidente de tránsito, sin importar la causa del accidente. Por otro lado la suma asegurada no se reduce con la ocurrencia de los accidentes y todos los vehículos automotores que circulen por el territorio nacional deben contar con el SOAT. Como se vio anteriormente, los seguros obligatorios juegan un papel importante para corregir algunos fallos de mercado.

La comprensión de la demanda de seguro se limita contraria al sentido común (Nakata, 2007: 2-4). Para Nakata (2007: 2-4) el problema de la poca comprensión de cómo funciona la demanda de seguros es por la falta de datos a nivel de hogares con respecto a este servicio. Además, son muy pocos los investigadores que han realizado aportes sobre el mercado asegurador y son muy pocos los trabajos empíricos existentes sobre este tema. Como resultado, la mayoría de estudios existentes sólo utilizan datos macroeconómicos. En este contexto varios autores han estudiado la importancia de dicho sector en el crecimiento económico y en el desarrollo.

La relación entre las actividades de seguros y el crecimiento económico ha sido un tema

popular de debate, sin embargo, nunca se ha llegado a un consenso (Chen, 2008: 2-4). El seguro de vida es una forma de seguro que paga las primas a los asegurados o sus beneficiarios especificados en un determinado incidente, por ejemplo, la muerte de la persona que esté asegurada. Los seguros generales se componen esencialmente de las pólizas de seguros que protegen al asegurado contra las pérdidas y daños que no sean los contemplados en el seguro de vida, tales como la propiedad, el motor, la pérdida pecuniaria, marina, transporte y aviación, entre otras.

Skipper (1997, citado en Chen, 2008: 2-4) muestra que la actividad del mercado de seguros, tanto como proveedor de transferencia de riesgos e indemnización, y como un inversor institucional, puede contribuir al crecimiento económico de las siguientes maneras : a) la movilización de ahorro interno ; b) permitir que los diferentes riesgos sean manejados de manera más eficiente, fomentando así, la acumulación de nuevo capital; c) impulsar la estabilidad financiera; d) la facilitación del comercio, e) el apoyo para reducir o mitigar las pérdidas, y f) el fomento de una asignación más eficiente del capital interno (Chen, 2008: 2-4).

## ***Análisis del Marco Normativo***

### **Ley de Seguros**

En esta sección se recopilará el sustento normativo que regula tanto la competencia, como el sector asegurador y específicamente al Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT). Lo que se busca con esta revisión legal es establecer los límites, reglas o requerimientos que las empresas deben cumplir para ofrecer la póliza de SOAT.

#### **Ámbito de la Ley**

El 3 de abril de 1998 mediante Registro Oficial No. 290 se aprobó la Ley de Seguros del Ecuador. La Ley tiene como objetivo establecer las condiciones en las que se desenvuelve el mercado de seguros dentro del territorio nacional. En el artículo 1 señala que “regula la constitución, organización, actividades, funcionamiento y extinción de las personas jurídicas y las operaciones y actividades de las personas naturales que integran el sistema de seguro privado”. Así mismo, en el artículo 2 de este cuerpo normativo se establece que el sistema de seguros privados estará integrado por:

1. Todas las empresas que realicen operaciones de seguros.
2. Las compañías de reaseguros.
3. Los intermediarios de reaseguros.
4. Peritos de seguros; Asesores productores de seguros.

Cada uno de estos participantes tiene una función diferente dentro del mercado asegurador. Sin embargo, no se profundizará el análisis de todos los actores que conforman el sistema de seguros, únicamente se pondrá un mayor énfasis en la empresas que ofrecen el servicio de las pólizas de seguros. En lo que se refiere a las empresas de seguro el artículo 3 de la Ley estipula que:

Son empresas que realicen operaciones de seguros las compañías anónimas constituidas en el territorio nacional y las sucursales de empresas extranjeras, establecidas en el país, en concordancia con lo dispuesto en la presente Ley y cuyo objeto exclusivo es el negocio de asumir directa o indirectamente o aceptar y ceder riesgos en base a primas. Las empresas de seguros podrán desarrollar otras actividades afines o complementarias con el giro normal de

sus negocios, excepto aquellas que tengan relación con los asesores productores de seguros, intermediarios de seguros y peritos de seguros con previa autorización de la Superintendencia de Bancos y Seguros. Las empresas de seguros son: de seguros generales, de seguros de vida y las que operaban al 3 de abril de 1998 en conjunto en las dos actividades. Las empresas de seguros que se constituyeron a partir del 3 de abril de 1998, sólo podrán operar en seguros generales o en seguros de vida.

Además, en este artículo se menciona que los seguros generales son aquellos que aseguren el riesgo por pérdidas o daños de la salud, bienes o patrimonio y los riesgos de fianza o garantías, mientras que los seguros de vida son aquellos que cubren los riesgos de las personas o que garanticen dentro de un plazo determinado, un capital o una renta periódica para el asegurado y sus beneficios.

### **Constitución, Organización, Actividades y Funcionamiento**

El marco normativo de la Ley de Seguros indica que las personas jurídicas para su constitución, organización y funcionamiento deberán registrarse además de la Ley de Seguros a las disposiciones del Código de Comercio, a la Ley de Compañías y a las normas que dicte la Superintendencia de Bancos y Seguros.

En cuanto a los plazos por parte del organismo técnico de control (SBS) para aprobar la constitución de una empresa el artículo 10 de la Ley General de Seguros hace referencia que:

El Superintendente de Bancos y Seguros, en un plazo no mayor de sesenta días, admitirá o rechazará las solicitudes presentadas para la constitución o establecimiento de las personas jurídicas que integran el sistema de seguro privado, en base a los informes técnico, económico y legal de la Superintendencia de Bancos y Seguros, los que se elaborarán en función de los estudios de factibilidad y demás documentos presentados por los promotores o fundadores. En dichos informes se evaluará la solvencia, probidad y responsabilidad de los promotores, fundadores o solicitantes. Una vez cumplidos los requisitos legales y efectuadas las investigaciones correspondientes, el Superintendente de Bancos y Seguros aprobará, mediante resolución, la constitución de la compañía, en un plazo no mayor de sesenta días, dispondrá su inscripción en el registro mercantil de su domicilio principal y extenderá el certificado de autorización, que estará a la vista del público.

No obstante el certificado de autorización no habilita a las empresas de seguros para asumir riesgos y otorgar cobertura, ya que en el artículo 11 señala que las empresas de seguros “(...) deben obtener del Superintendente de Bancos y Seguros, un certificado específico para cada ramo, de acuerdo a las normas que al respecto expida la Superintendencia de Bancos y Seguros”.

Por último, las empresas de seguros deberán comenzar sus operaciones en un tiempo máximo de seis meses, a partir de la fecha del certificado de autorización; caso contrario éste quedará sin valor y efecto, y ello, será causal de liquidación de la sociedad.

### **Capital**

Para la constitución de una empresa de seguros, estas deben cumplir con un requisito mínimo de capital para iniciar sus operaciones, en el artículo 14 de la Ley General de Seguros precisa que:

El capital pagado para la constitución de una empresa de seguros, será expresado en moneda de curso legal y no será menor a cuatrocientos sesenta mil cincuenta y siete con 50/100 dólares de los Estados Unidos de América. El capital pagado para las empresas que operan en seguros generales, en un solo ramo, será expresado en moneda de curso legal y no será menor a ciento noventa y siete mil ciento sesenta y siete con 50/100 dólares de los Estados Unidos de América. El capital pagado para la constitución de una compañía de reaseguros será expresado en moneda de curso legal y no podrá ser menor a novecientos veinte mil ciento quince dólares de los Estados Unidos de América.

El capital pagado deber ser aportado en efectivo y los aumentos de capital deberán provenir de:

1. De nuevos aportes en efectivo.
2. Del excedente de la reserva legal.
3. De las utilidades no distribuidas.
4. De la capitalización de cuentas de reserva, siempre que estuvieren destinadas a este fin.
5. De la capitalización de las reservas formadas por la aplicación de sistemas de corrección de los estados financieros; siempre y cuando se capitalice en numerario una cantidad igual.

Adicionalmente, en el artículo 14 señala que:

Los recursos para el pago de capital no podrán provenir de préstamos u otro tipo de financiamiento directo o indirecto concedidos por la propia empresa”. En consiguiente La Superintendencia de Bancos y Seguros está en la responsabilidad de verificar la legalidad del pago de dicho capital, su procedencia y aplicación de los fondos. En concordancia con este artículo de la Ley General de Seguros, el artículo 15 menciona que “las personas jurídicas que integran el sistema de seguro privado, formarán y mantendrán un fondo de reserva legal no inferior al cincuenta por ciento (50%) del capital pagado. Al final de cada ejercicio económico, destinarán por lo menos el diez por ciento (10%) de sus utilidades netas a la reserva legal.

## **Cesión y Fusiones**

La normativa de seguros también contempla la posibilidad que las compañías de seguros dejen de funcionar o ceder la actividad de contratos de seguros, siempre que cumplan los requerimientos establecidos por la Ley General de Seguros, que en el artículo 48 menciona que:

Las empresas de seguros, con aprobación previa del Superintendente de Bancos y Seguros, podrán ceder la totalidad de sus negocios a otra u otras empresas de seguros autorizadas para trabajar en el país en el mismo ramo o ramos de los seguros objeto de la cesión; siempre que se hayan pagado las reclamaciones presentadas ante la cedente por los asegurados o beneficiarios o que la o las cesionarias se comprometan expresamente asumir dichos pagos.

La aprobación del Superintendente de Bancos y Seguros a la cesión total de negocios que realice una empresa de seguros, acarreará la revocatoria automática de la autorización otorgada por la Superintendencia de Bancos y Seguros a la cedente, y la consecuente inhabilidad legal para realizar nuevos negocios de seguros, sin perjuicio de la responsabilidad subsidiaria prevista en esta Sección.

En caso de liquidación voluntaria se estipula en el artículo 54 que:

La entidad controlada que no quisiere continuar sus negocios en el país, podrá por resolución de la junta general o de la casa matriz en el caso de sucursales de empresas extranjeras, solicitar su liquidación voluntaria al Superintendente de Bancos y Seguros enviándole copia auténtica de dicha resolución. El Superintendente de Bancos y Seguros comprobando que la entidad solicitante no se encuentra en estado de liquidación forzosa, aceptará la solicitud y expedirá la respectiva resolución declarando el estado de liquidación voluntaria, resolución que se publicará en el Registro Oficial. Hecha esta publicación, entrará en liquidación, si fuere empresa nacional; y, si fuere extranjera, en liquidación para sus operaciones en el Ecuador. Declarada la liquidación en la forma prescrita, la entidad solicitante nombrará un liquidador, quien deberá elaborar los estados financieros, con los anexos que contengan la descomposición de cada una de las cuentas. El Superintendente de Bancos y Seguros dispondrá la publicación de por lo menos tres avisos por la prensa dando cuenta al público de la liquidación para que las personas que se crean con derecho presenten sus reclamaciones dentro del plazo que se señale en la publicación.

Para el caso de liquidaciones forzosas en el artículo 55 especifica los causales para que las empresas de seguro cierren definitivamente sus actividades por un mal funcionamiento administrativo por parte de la compañía. A continuación se enumeran las causales para liquidación forzosa:

- Suspensión de pagos en general.
- Incumplimiento del régimen de regularización.
- No efectuar las remociones impartidas por la Superintendencia de Bancos y Seguros.
- Liquidación, disolución, suspensión de pagos o quiebra de la casa matriz de la sucursal de una entidad extranjera establecida en el Ecuador.
- Vencimiento del plazo de duración de acuerdo a los estatutos.
- Si la entidad controlada no hubiese iniciado operaciones dentro de los seis meses siguientes a la fecha en que le fue otorgado el certificado de autorización.
- Cuando los administradores de la entidad abandonen sus cargos y no sea posible designar sus reemplazos, dentro de los quince días calendario siguiente.

## **Legislación sobre el Contrato de Seguro**

El seguro es un contrato mediante el cual, el asegurador, a cambio del pago de una prima está obligado a indemnizar al asegurado, dentro de los límites que estos dos lo hayan convenido, por una pérdida, producida por un acontecimiento incierto, todo esto lo estipula el artículo 1 de la Legislación sobre el Contrato de Seguro. Los elementos que debe contener un contrato de seguro están especificados en el artículo 2 de esta legislación, mismos que se detallan a continuación:

- El asegurador.
- El solicitante.
- El interés asegurable.
- El riesgo asegurable.
- El monto asegurado o el límite de responsabilidad del asegurador, según el caso.
- La prima o precio del seguro.
- La obligación del asegurador, de efectuar el pago del seguro en todo o en parte, según la extensión del siniestro.

Detallando las definiciones de los elementos de un contrato de seguro en el artículo 3 de la Legislación sobre el Contrato de Seguro menciona que:

Se considera asegurador a la persona jurídica legalmente autorizada para operar en el Ecuador, que asume los riesgos especificados en el contrato de seguro; solicitante a la persona natural o jurídica que contrata el seguro, sea por cuenta propia o por la de un tercero determinado o determinable que traslada los riesgos al asegurador; asegurado es la interesada en la traslación de los riesgos; y, beneficiario, es la que ha de percibir, en caso de siniestro, el producto del seguro. Una sola persona puede reunir las calidades de solicitante, asegurado y beneficiario.

Así mismo en el artículo 4 se detalla la denominación de un riesgo, mismo que se define como

Un suceso incierto que no depende exclusivamente de la voluntad del solicitante, asegurado o beneficiario, ni de la del asegurador y cuyo acaecimiento hace exigible la obligación del asegurador. Los hechos ciertos, salvo la muerte, y los físicamente imposibles no constituyen riesgo y son, por tanto extraños al contrato de seguro.

En este sentido el artículo 10 señala que el asegurador puede asumir “todos o algunos de los riesgos a que estén expuestos la cosa asegurada o el patrimonio o la persona del asegurado, pero deben precisarse en tal forma que no quede duda respecto a los riesgos cubiertos y a los excluidos”. Sin embargo, si se comprueba que existe dolo por parte del asegurado el artículo 11 indica que en caso de existir “dolo, la culpa grave y los actos meramente potestativos del asegurado son inasegurables. Toda estipulación en contrario es absolutamente nula. Igualmente, es nula la estipulación que tenga por objeto garantizar al asegurado contra las sanciones de carácter penal o policial”.

Lo expuesto anteriormente, es la revisión general de la normativa que rige el mercado de seguros en Ecuador, sin embargo en esta ley no se estipula ninguna resolución o reglamento sobre el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), no fue hasta el año 2008, con la expedición de la “Ley de Transporte Terrestre” que se emite una disposición para la creación de un seguro ( de carácter obligatorio) para la cobertura de todas las víctimas de accidentes provocados en la vías terrestres del país. En la siguiente sección se profundiza los detalles de dicha norma.

## **Ley de Transporte Terrestre**

En el año 2008, la Ley de Transporte Terrestre publicada en el Registro Oficial No. 1002 de agosto de 1996 tuvo algunas reformas por varias disposiciones contradictorias e inconsistencia. Una de las reformas planteadas entre ellas se encuentra la introducción del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, mismas que se detallan en las siguientes secciones.

## **Ámbito de la Ley**

El objetivo de la Ley de Transporte Terrestre es la de organizar, planificar, fomentar, regular, modernizar y controlar el Transporte Terrestre, el Tránsito y la Seguridad Vial. Como se señala en el artículo 1 de esta Ley, la finalidad de este cuerpo normativo es la;

De proteger a las personas y bienes que se trasladan de un lugar a otro por la red vial del territorio ecuatoriano, y a las personas y lugares expuestos a las contingencias de dicho desplazamiento, contribuyendo al desarrollo socio-económico del país en aras de lograr el bienestar general de los ciudadanos.

## **Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito**

La Ley de Tránsito introdujo en el año 2008 el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, ésta es una de las reforma con mayor impacto para el sistema de trasportes en el Ecuador. En el artículo 215 de esta ley se indica que;

Para poder transitar dentro del territorio nacional, todo vehículo a motor, sin restricción de ninguna naturaleza, sea de propiedad pública o privada, deberá estar asegurado con un Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito SOAT vigente, el cual se registrará con base a las normas y condiciones que se establezcan en el Reglamento.

De la misma forma, en el artículo 216 especifica que el SOAT es de;

Carácter obligatorio, irrevocable, a favor de terceros, de cobertura primaria y universal; no excluye y será compatible con cualquier otro seguro, sea obligatorio o voluntario, que cubra a personas con relación a accidentes de tránsito, salud o medicina prepagada los cuales se aplicarán en exceso a las coberturas del SOAT.

Vale mencionar que este tipo de seguro esta exento de pagar impuesto al valor agregado y a cualquier tributación que se grava a los seguros.

En este sentido el seguro SOAT ampara a las personas que han sufrido de algún tipo de accidente de tránsito, conforme a las coberturas, condiciones y límites asegurados estipulados en el Reglamento de este seguro. Dado que el SOAT es un seguro, solo empresas aseguradoras, legalmente constituidas en el país y que poseen la autorización de la Superintendencia de Bancos y Seguros para operar en este ramo, podrán emitir las pólizas de este tipo de seguro. Así mismo, las empresas de seguros autorizadas para operar en el ramo SOAT, de manera obligatoria deben asegurar cualquier vehículo a motor, sin



discriminación de ninguna naturaleza, de esta manera las empresas de seguros no pueden negar la emisión de la póliza o la renovación en ninguno caso.

Además, en el artículo 220 se especifica que;

Las empresas aseguradoras que tengan la autorización para operar en el ramo SOAT, lo deberán hacer como mínimo por tres años consecutivos desde la fecha de obtención de tal autorización, sin que exista la posibilidad de retirarse de la operación, salvo en los casos en que el organismo de control así lo sancione o por liquidación forzosa o voluntaria de la empresa de seguro.

Eventualmente, por el carácter obligatorio de este seguro en todos los vehículos del Ecuador, todas las personas que sean víctimas de accidentes de tránsito ocurridos en el territorio nacional, tiene derecho a las coberturas de SOAT y no se les podrá excluir de ninguna manera, igualmente el SOAT es un requisito para obtener la matrícula correspondiente al año en curso, permiso de circulación vehicular, certificación de propiedad o historial vehicular.

En el artículo 223 de la Ley de Transporte Terrestre además señala que el retraso en la renovación anual del SOAT “dará lugar al cobro de un recargo del quince por ciento (15%) por mes o fracción de mes de retraso. Los montos que se recauden por este concepto se destinarán al Fondo de Accidente de Tránsito FONSAT). Por otro lado, en el artículo 224 se especifica cuáles son los entes que participaran activamente en la regulación de este tipo de seguro, señalando que:

El Estado, con la intervención de la Superintendencia de Bancos y Seguros y el Ministerio de Salud Pública, dentro del ámbito de sus competencias, garantizará el cumplimiento de las obligaciones derivadas de las pólizas de seguros SOAT, así como de la prestación de los servicios de salud que requieran las víctimas de accidentes de tránsito amparadas por el SOAT, lo cual es un derecho humano, inalienable, indivisible, irrenunciable e intransigible.

## **Fondo de Accidentes de Tránsito**

Mediante la Ley de Tránsito también se dispone la creación del Fondo de Accidentes de Tránsito (FONSAT), que en el artículo 227 menciona que;

Se crea el Fondo de Accidentes de Tránsito (FONSAT), que se destinará para atender a las víctimas, transportadas y no transportadas, y deudos de las mismas en accidentes ocasionados por vehículos no identificados o sin seguro obligatorio de accidentes de tránsito. La Comisión Nacional del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, dictará el Reglamento de aplicación, funcionamiento y destino de los recursos.

También el FONSAT será considerado como una asegurada, ofreciendo la prestación de cobertura del seguro obligatorio de accidentes de tránsito a personas. En este sentido, las aseguradoras autorizadas y prestatarias del SOAT, están obligadas a aportar a este fondo un porcentaje de las primas emitidas según lo estipulado en el Reglamento.

En cuanto a las tarifas de las primas emitidas por las aseguradoras, así como las tarifas de

las prestaciones de servicios médicos según el artículo 229 serán:

Uniformes, obligatorias y fijas; y requieren de la aprobación de la Superintendencia de Bancos y Seguros o del Ministerio de Salud Pública, según su competencia. Serán revisadas cada año y modificadas, en los casos que amerite, de acuerdo a las variables que establezcan en el Reglamento. Cualquier variación en alguna de las tarifas antes indicadas deberá hacerse en concordancia con la restante y solo podrán ser puestas en vigencia a partir del primero de enero de cada año.

En base al párrafo anterior se puede observar que la tarifa del SOAT, está regulada y establecida por las autoridades de control, ninguna empresa de seguros podrá cobrar un valor distinto al establecido, impidiendo de esta manera que las empresas abusen mediante precios más altos.

## **Reglamento del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito**

### **Ámbito del Reglamento**

En el Reglamento del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito se detalla la normativa que rige a este tipo de seguro. Al igual como se mencionó en la Ley de Tránsito Terrestre, en este reglamento se confirma que todo vehículo a motor, sin restricción, para poder circular dentro del territorio nacional, deberá estar asegurado con el SOAT. La Comisión Nacional de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, exigirá la presentación de una póliza de SOAT vigente para la realización de cualquier trámite sobre el mismo. En el artículo 3 del Reglamento del SOAT se menciona además que este seguro obligatorio:

Es compatible con cualquier otro tipo de seguro u otra forma de protección, sea ésta contratada para el vehículo o a beneficio de la víctima, voluntario u obligatorio, que cubra a las personas con relación a accidentes de tránsito. Aquellas coberturas distintas a las del SOAT se aplicarán luego de éstas y serán consideradas como coberturas en exceso a las coberturas del SOAT.

Una vez aclarada la obligatoriedad de este seguro, el reglamento establece una distinción sobre los vehículos que deben adquirir este seguro, mismo que se considera en el artículo 4:

Vehículo a motor, todo automotor que se desplace por las vías terrestres del país y que para este fin requiera de una matrícula o permiso para poder transitar, según la Ley y otras normas que rijan esta materia. Los remolques, acoplados, casas rodantes u otros similares, que carezcan de propulsión pero que circulen por vías públicas, también se considerarán como vehículos motorizados para los efectos de este seguro, debiendo contar con el seguro obligatorio correspondiente.

Mientras que, en el artículo 5 se indica que:

No se considerarán como vehículos a motor para los efectos de este seguro: los tractores y otras maquinarias agrícolas, industriales, mineras o de construcción, dedicadas exclusivamente a las tareas para las cuales fueron construidas, salvo que circulen por vías públicas; y los vehículos con tracción animal, así como sus remolques o acoplados.

Además en el Reglamento del SOAT en su artículo 6, define a los accidentes de tránsito como un suceso súbito, imprevisto y ajeno a la voluntad de las personas, en el que haya intervenido al menos un vehículo, en una vía, y como consecuencia de sus circulación, cause algún tipo de “lesiones corporales, funcionales u orgánicas a la persona, incluyendo la muerte o discapacidad”.

## **Cobertura del Seguro**

El seguro SOAT tiene una cobertura para cualquiera de los siguientes actores: conductor, pasajero y peatón. Siempre que éstos hayan sufrido una lesión corporal, funcional, u orgánicas, además de fallecer a causa del accidente de tránsito provocada por un vehículo. Según el artículo 8 “las indemnizaciones por daños corporales, funcionales u orgánicos, incluida la muerte, producidos como consecuencia de los accidentes relacionados con la circulación de un vehículo a motor, se sujetarán a las siguientes coberturas, condiciones, límites y montos de responsabilidad”:

- Indemnización de USD 5.000.00 por persona, por muerte sobrevenida dentro de los doce meses siguientes al accidente y a consecuencia del mismo.
- Indemnización máxima, única y por accidente, de hasta USD 3.000.00 por persona, por discapacidad permanente total o parcial, dentro de los doce meses siguientes al accidente, conforme al daño comprobado y a la tabla (Véase el **Anexo A**): de indemnizaciones por disminución e incapacidad para el trabajo u ocupación.
- Indemnización, por cada accidente, de hasta USD 2.500.00 por persona, por gastos médicos.
- Indemnización, por cada accidente, de hasta USD 400.00 por gastos funerarios.
- Indemnización, por cada accidente, de hasta USD 50.00 por persona, por gasto de transporte y movilización de los heridos.

Del mismo modo, el artículo 8 explica que las indemnizaciones no son acumulativas por muerte o lesiones corporales, funcionales u orgánicas, además si la persona que sufrió el accidente, muere luego del pago de la indemnización por incapacidad permanente, se le deducirá los valores de la suma de la indemnización, únicamente no es deducible de las indemnizaciones de muerte o incapacidad permanente los gastos por médicos, funerarios y movilización de la víctima.

## **FONSAT y su Financiamiento**

Según el artículo 9, el FONSAT es la unidad técnica de la administración de los Fondos del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito. Esta institución actuará de manera independiente, con un régimen administrativo y financiero propio. El artículo 10 señala que el FONSAT “percibirá el 22% del valor de cada prima percibida por concepto del seguro obligatorio de accidentes de tránsito que se transferirá mensualmente, dentro de los diez

primeros días hábiles subsiguientes al cierre de cada mes”.

De este porcentaje, el 16.5% será para el pago de las indemnizaciones que se deriven de accidentes de tránsito provocado por automóviles no identificados o que no posean el seguro SOAT. El 5.5% restante se lo destinara a proyectos relacionados con la prevención de accidentes, educación vial y campañas para promoción del SOAT.

El financiamiento del FONSAT se lo realizará a través de los rendimientos financieros y actividades de autogestión, al igual mediante aportes directos o indirectos; en este sentido el FONSAT percibirá los montos que se recauden por el recargo del 15% de la prima, por concepto de retrasos en la adquisición o renovación del SOAT.

## **Exclusiones del SOAT**

En el artículo 12 del Reglamento del SOAT se especifica claramente, que las únicas exclusiones aplicables al seguro SOAT, dentro de este marco jurídico, las compañías de seguros que ofrecen el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, al igual que el FONSAT, no podrán negar las reclamaciones por motivos que no correspondan a las siguientes exclusiones:

- Cuando se pruebe que el accidente no sea consecuencia de la conducción de un vehículo automotor o remolque o acoplado.
- Cuando las notificaciones sobre reclamaciones se hagan con posterioridad a los plazos previstos en este reglamento.
- El suicidio y las lesiones auto inferidas que sean debidamente comprobadas.
- Los daños corporales causados por la participación del vehículo materia del presente seguro en carreras o competencias deportivas autorizadas.
- Multas o fianzas impuestas al propietario o conductor y las expensas de cualquier naturaleza ocasionadas por acciones o procesos de cualquier tipo.
- Daños materiales, a bienes propios o de terceros, de cualquier naturaleza o clase.
- Los accidentes ocurridos como consecuencia de guerras, revoluciones, terrorismo y sabotaje, sismos y otras catástrofes o fenómenos naturales.
- Los accidentes de tránsito ocurridos fuera del territorio nacional.

## **Características del SOAT**

En el Reglamento del SOAT señala en sus artículos del 13 al 15 que independiente al periodo de matriculación de los vehículos, todo automotor deberá mantener en vigencia el seguro SOAT cada año. El SOAT será un documento que habilite a los vehículos para poder circular en el territorio nacional, del mismo modo que la matrícula del vehículo. En esta perspectiva, aquellos vehículos que no contaran con el seguro SOAT, no podrán obtener la matrícula, permiso de circulación, certificado de propiedad, historial vehicular u otros documentos habilitantes.

Por otro lado, la vigencia del SOAT según el artículo 16 será de un año de vigencia a partir de la contratación de este seguro, ya sea por renovación o la contratación del seguro por

primera vez. En el artículo 17 añade que el seguro del SOAT no puede darse por terminado de manera unilateral por ningún motivo durante la vigencia de un año, ni siquiera por la transferencia de la propiedad del vehículo.

### **La autorización para operar en el SOAT**

En el artículo 21 del Reglamento del SOAT estipula que únicamente las empresas de seguro establecidas legalmente en Ecuador y con autorización de la Superintendencia de Bancos y Seguros podrán otorgar el seguro SOAT, además en el artículo 22 del mismo reglamento señala que las empresas de seguros que ofrecen el servicio de SOAT están obligadas a:

Expedir el seguro o a renovarlo, a petición del solicitante y previo el pago de la prima, sin distinción o restricción de ninguna naturaleza. Negarse a emitir un seguro o a renovarlo será sancionado conforme lo establece el artículo 37 de la Ley General de Seguros.

### **La obligación para atender a las víctimas aseguradas**

Al ser el SOAT un seguro obligatorio y en base a lo expuesto en el marco jurídico que lo regula, las instituciones que ofrecen servicios médicos como hospitales, tanto públicos o privados, prestarán asistencia médica a las víctimas de accidentes de tránsito y podrán cobrar los valores establecidos en la tarifa de SOAT. Así mismo, las tarifas serán elaboradas y revisadas de manera anual por el Ministerio de Salud.

Aquellos centros de salud que no brinden asistencia médica a las personas que han sufrido un accidente de tránsito serán sancionados de conformidad con lo dispuesto en el artículo 247 de la Ley Orgánica de Salud. Se puede agregar que para recibir la atención médica, no se requiere ningún trámite previo, tanto en la aseguradora como en el FONSAT para acceder al servicio médico. Exclusivamente los centros de salud podrán realizar las reclamaciones respectivas correspondientes al pago del siniestro.

### **Cobertura**

De la aplicación de la cobertura del SOAT el Reglamento especifica en su artículo 28 que:

Si a consecuencia de un mismo accidente en el que intervienen dos o más vehículos a motor, se produjeren lesiones en las personas transportadas, la aseguradora del vehículo a motor en que el o los perjudicados fueron transportados, pagará las indemnizaciones correspondientes; de no estar algún vehículo asegurado esta prestación será pagada por el FONSAT. Si el o los perjudicados no fueron transportados, las aseguradoras de los vehículos intervinientes, incluidos los vehículos no identificados o sin SOAT cuya indemnización será prestada por el FONSAT, contribuirán, en partes iguales, al pago de las indemnizaciones correspondientes. El seguro SOAT no tiene límites en cuanto al número de víctimas afectadas en un mismo accidente de tránsito.

Hay que mencionar que el pago de la indemnización por parte de las empresas de seguros, no implica reconocimiento ni presunción de culpabilidad en caso de juicios civiles o penales. Por otro lado, para demostrar que una persona fue víctima de un accidente el artículo 30

señala que “suficiente que el perjudicado presente uno cualesquiera de los siguientes documentos”:

- El parte policial emitido por autoridad competente; o,
- La denuncia ante autoridad competente presentada por cualquier persona; o,
- El formulario de atención pre-hospitalaria emitido por un prestador autorizado; o,
- El formulario de atención de emergencia emitido por el servicio de salud que atiende a la víctima; o,
- Cualquier otro documento que sea autorizado por la Superintendencia de Bancos y Seguros.

## **Tarifa del SOAT**

Como se mencionó anteriormente, la tarifa de prestaciones médicas y honorarios médicos aplicables en el ramo SOAT será autorizado por el Ministerio de Salud, estos valores podrán ser revisados anualmente, realizando un análisis de los costos del servicio y en función de variables económicas del país. Así mismo, las tarifas de primas serán aprobadas por la Superintendencia de Bancos y Seguros conforme lo señalado con el artículo 38 del Reglamento del SOAT en donde se menciona que:

Tarifa de primas será aprobada por la Superintendencia de Bancos y Seguros y tendrá el carácter de obligatoria y uniforme; podrá ser revisada anualmente en función de las obligaciones cubiertas por el SOAT, las expectativas de indemnizaciones futuras y de sus límites cuantitativos, teniendo como referencia la valoración conjunta de factores de riesgo objetivos y subjetivos de la técnica de seguros, realizada por las empresas de seguros autorizadas para operar en el ramo SOAT y por el FONSAT. La tarifa de primas tendrá vigencia de doce meses contados a partir del primero de enero de cada año.

La Superintendencia de Bancos y Seguros, en el ámbito de su competencia, aprobará las condiciones generales de la póliza SOAT, sus certificados, anexos y cualquier otro documento o formulario, los que serán de obligatoria utilización, con carácter uniforme, por parte de las empresas de seguros autorizadas para operar en el ramo SOAT. Las modificaciones o inclusiones a estos documentos se someterán a igual procedimiento”.

En el **Anexo B** se puede observar la tabla de valores de la prima que deben cobrar las empresas de seguros en función del tipo de vehículo, cilindraje y tipo de uso.

## **Ley Orgánica de Regulación y Control del Poder de Mercado**

### **Objeto**

El 13 de octubre de año 2011, se expide la Ley Orgánica de Regulación y Control del Poder de Mercado (LORCPM), publicada en el Registro Oficial Suplemento No. 555. Esta Ley tiene por objeto:

(...) evitar, prevenir, corregir, eliminar y sancionar el abuso de operadores económicos con poder de mercado; la prevención, prohibición y sanción de acuerdos colusorios y otras prácticas restrictivas; el control y regulación de las operaciones de concentración económica; y la prevención, prohibición y sanción de las prácticas desleales, buscando la eficiencia en los mercados, el comercio justo y el bienestar general y de los consumidores y usuarios, para el establecimiento de un sistema económico social, solidario y sostenible.

## **Ámbito**

En el artículo 2 se menciona que todos los operadores económicos, tanto personas naturales o jurídicas, del sector público o privado, sean nacionales o extranjeros con o sin fines de lucro, que actualmente o potencialmente realicen actividades económicas en todo o en parte del territorio nacional estarán sometidos a las disposiciones de la Ley Orgánica de Regulación y Control del Poder de Mercado, además en este artículo se pone en conocimiento que además estarán a disposiciones de la Ley, “los gremios que las agrupen, y las que realicen actividades económicas fuera del país, en la medida en que sus actos, actividades o acuerdos produzcan o puedan producir efectos perjudiciales en el mercado nacional”.

## **Lineamientos para la Regulación**

En la Ley Orgánica de Regulación y Control del Poder de Mercado se establecen ciertos parámetros para la aplicabilidad de dicha ley. En el artículo número 4 se enumeran a continuación:

- El reconocimiento del ser humano como sujeto y fin del sistema económico.
- La defensa del interés general de la sociedad, que prevalece sobre el interés particular.
- El reconocimiento de la heterogeneidad estructural de la economía ecuatoriana y de las diferentes formas de organización económica, incluyendo las organizaciones populares y solidarias.
- El fomento de la desconcentración económica, a efecto de evitar prácticas monopólicas y oligopólicas privadas contrarias al interés general, buscando la eficiencia en los mercados.
- El derecho a desarrollar actividades económicas y la libre concurrencia de los operadores económicos al mercado.
- El establecimiento de un marco normativo que permita el ejercicio del derecho a desarrollar actividades económicas, en un sistema de libre concurrencia.
- El impulso y fortalecimiento del comercio justo para reducir las distorsiones de la intermediación.
- El desarrollo de mecanismos que garanticen que las personas, pueblos y nacionalidades alcancen la autosuficiencia de alimentos sanos a través de la redistribución de los recursos como la tierra y el agua.
- La distribución equitativa de los beneficios de desarrollo, incentivar la producción, la productividad, la competitividad, desarrollar el conocimiento científico y tecnológico; y,
- La necesidad de contar con mercados transparentes y eficientes.

## **Mercado Relevante y Volumen de Negocio**

El mercado relevante es uno de los puntos de partida para evaluar no solo la estructura de un mercado específico, sino también el poder de mercado. En este sentido, la Ley Orgánica de Regulación y Control del Poder de Mercado en su artículo 5 menciona que se “considerará, al menos, el mercado del producto o servicio, el mercado geográfico y las características relevantes de los grupos específicos de vendedores y compradores que participan en dicho mercado”.

Además se detalla que el mercado del producto o servicio comprende, al menos, el bien o servicio materia de la conducta investigada y sus sustitutos, en cuanto al mercado geográfico se menciona que “comprende el conjunto de zonas geográficas donde están ubicadas las fuentes alternativas de aprovisionamiento del producto relevante” y para determinar las alternativas se evaluará, entre otros factores, los costos de transporte, las modalidades de ventas y las barreras al comercio existentes.

Otro de los puntos fundamentales para el análisis de la estructura de mercado, es el cálculo del volumen de negocio. En la Ley Orgánica de Regulación y Control del Poder de Mercado. Se especifica en el artículo 6 que el volumen de negocio se entenderá por volumen de negocios totales de uno o varios operadores económicos, la suma resultante de las ventas de productos o servicios realizados por estos, además este artículo señala que el volumen de negocio será del “último ejercicio que corresponda a sus actividades ordinarias, previa deducción del impuesto sobre el valor agregado y de otros impuestos al consumidor final directamente relacionados con el negocio”. Para el caso específico del sector asegurador, el Reglamento para la Aplicación de la Ley Orgánica de Regulación y Control del Poder de Mercado, establece que se calculará el volumen de negocio a partir del valor de las primas brutas emitidas que “comprendan los importes cobrados y pendientes de cobro en concepto de contratos de seguro establecidos por dichas compañías o por cuenta de las mismas, incluyendo las primas cedidas a las reaseguradoras, previa deducción de impuestos directamente relacionados con dichos ingresos”.

Vale mencionar que el volumen de negocio es el criterio de la autoridad de control para la imposición de las sanciones en el caso de verificar alguna práctica anticompetitiva, de esta manera, si algún operador efectúa prácticas monopolísticas, la sanción impuesta según las consideraciones del artículo 50 de la Ley Orgánica de Regulación y Control del Poder de Mercado, estará en función del cálculo del volumen de negocio. Sin embargo, para efectos del estudio del estado de competencia de los mercados, el volumen de negocio no constituye la variable para el cómputo de las cuotas de mercado o indicadores de concentración, es por ello que para el análisis de la competencia en el mercado asegurador, se utilizará como variable principal, la prima neta emitida de todas las empresas de seguros (porque es justamente la variable del giro de negocio de este tipo de empresas, en este sentido las aseguradoras buscan aumentar su emisión de prima neta emitida) que participen en el segmento del SOAT para el periodo comprendido entre los años 2008 hasta el año 2012.

A manera de resumen se puede mencionar que el sector del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, se encuentra regulado por una normativa donde especifica las



condiciones y requerimientos para que las empresas aseguradoras puedan ofrecer el servicio de seguros, además se puede adelantar que la normativa de seguros puede generar barreras de entrada y salida al mercado de servicio del SOAT, porque dificultan el ingreso de nuevos operadores a dicho mercado (lo que se analizará en las siguientes secciones).

## ***Análisis de Mercado***

Para comprender el estado de la competencia del mercado del SOAT, es necesario entender la evolución de los mercados conexos a este tipo de seguro, es por ello, que se realizará un análisis de mercado a los sectores de transporte, mercado de seguros a nivel agregado y finalmente un análisis de mercado específico del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito.

### **Sector Transporte**

En esta sección se analizará la dinámica del sector de transporte dentro del territorio nacional. Se recopiló información de la Asociación de Empresas de Automotores del Ecuador (AEADE, 2013) para observar la evolución del parque automotor en el periodo comprendido entre el año 2008 al 2012. Las principales variables en análisis serán el número de vehículos adquiridos, los tipos de vehículos que tienen mayor frecuencia de adquisición, las marcas de automóviles más representativas en el país, dividido por provincias más representativas. En el caso de accidentes de tránsito, se utilizó la información del Instituto Nacional de Estadísticas y Censos (INEC) que compila la evolución de los accidentes de tránsito en Ecuador por tipo de accidente y los diferentes causales de los mismos.

### **Evolución del Mercado de Transporte**

El parque automotor en el Ecuador está conformado por 1.995.163 vehículos para su movilidad. Si se compara este porcentaje con algunos países de la región al año 2012

(AEADE, 2013), se tiene que:

El 6,8% de la población peruana posee un automotor para transitar por las vías de su país, este porcentaje es similar al de Colombia (7,83%). Tanto Colombia como Perú tienen un parque automotor muy por debajo de países como Chile (23,99%) o México (28,72%).

Por otro lado, si se considera el nivel de ventas del año 2012 (Véase la **Tabla No.1**), se puede ver que en México se vendieron cerca de un millón de vehículos, esto representa alrededor de 8 veces las ventas que se registraron en Ecuador en el mismo año (121.446). En Perú se contabilizaron 178.373 unidades vendidas en el año 2012 (1,4 veces más que Ecuador). En el mismo año, Colombia contó con 315.968 carros vendidos (2,6 veces más que Ecuador) y Chile sumo ventas por 362.331 unidades (2,9 veces más que en Ecuador). Es importante destacar, que los niveles de ventas de otros países, mayores a los presentados por Ecuador pueden estar relacionadas directamente al número de habitantes de cada país, el salario que perciben los individuos, la facilidad en el acceso de crédito para automóviles, entre otras razones. Por lo que, no se puede saber con certeza cuánto puede aumentar el parque automotor en el país, pero si solo se toma como referencia el indicador de número de vehículos por habitante se puede establecer que Ecuador tiene una mercado que puede crecer si se toma como referencia a los otros países de la región. (AEADE, 2013)

**Tabla No. 1**  
**Ventas de Vehículos por País (2012)**

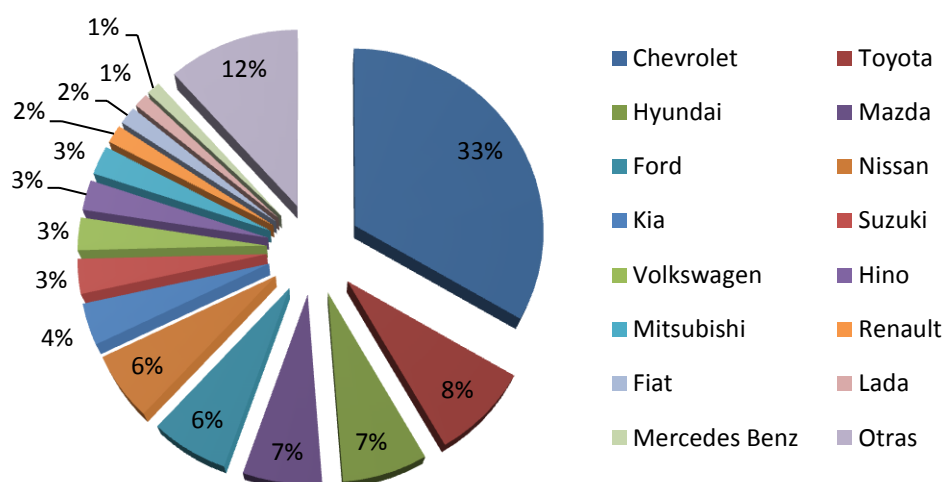
País	Unidades Vendidas 2012
Ecuador	121.446
Perú	178.373
Colombia	315.968
Chile	362.331
México	987.747

**Fuente:** Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador. Anuario 2012.  
**Elaboración:** David Pozo.

## **Parque Automotor en Ecuador**

Según los datos de la Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador (2013), el parque automotor en el Ecuador está conformado en su mayoría por vehículos de marcas (Véase el **Anexo C**) como: Chevrolet (33%), Toyota (8%), Hyundai (7%) y Mazda (7%), completando un total entre todas las marcas 1.952.163 vehículos que circulan regularmente dentro del territorio nacional. En el **Gráfico No. 1**, se puede observar el porcentaje de participación de las marcas de vehículos en el total del parque automotor en Ecuador hasta el año 2012.

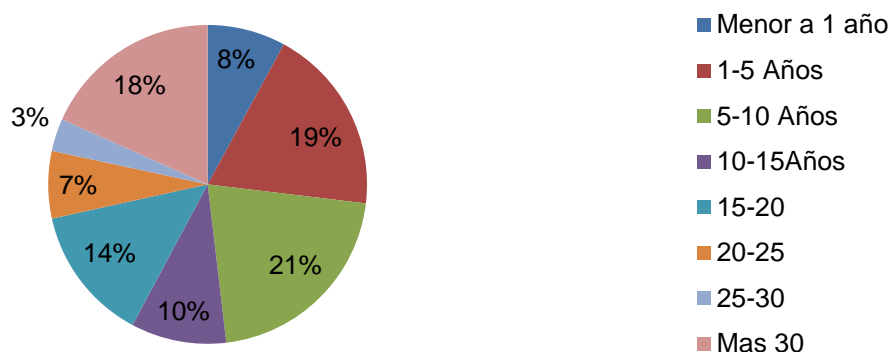
**Gráfico No. 1**  
**Participación de marcas de automóviles en el parque automotor del Ecuador hasta el año 2012**



**Fuente:** Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador. Anuario 2012.  
**Elaboración:** David Pozo.

Del total de vehículos que circulan en Ecuador (hasta el año 2012), el 21% tiene una antigüedad de 5 a 10 años, mientras que el 19% de automoviles tiene en promedio de 1 a 5 años, y finalmente, en tercer lugar más de 30 años con el 18% del total de autos. Por consiguiente, se puede decir que el 52% de los automotores en Ecuador tienen más de 10 años de uso. A través del **Gráfico No. 2**, se detalla el porcentaje de autos en función de los años de circulación.

**Gráfico No. 2**  
**Antigüedad del Parque Automotor en Ecuador**



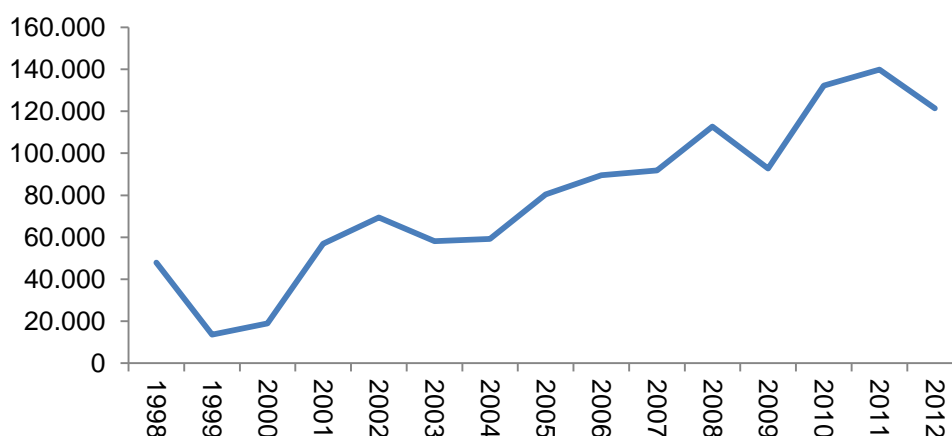
**Fuente:** Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador. Anuario 2012.  
**Elaboración:** David Pozo.

## Evolución de Ventas de Vehículos

El mercado de automóviles en Ecuador desde el año 2000 hasta el año 2012 tiene un crecimiento promedio del 26%. En el periodo de análisis (2008-2012) se puede observar que las ventas de vehículos tiene un tendencia positiva (AEADE, 2013), sin embargo, las tasas de crecimiento anuales presentan cierta fluctuación que se puede apreciar en **Gráfico No. 3**. En ese sentido, se identifica que en los años 2008 (112.684 unidades), 2010 (132.172 unidades) y 2011 (139.893 unidades) los niveles de ventas tuvieron tasas de crecimiento

positivas con respecto a sus correspondientes años antecesores, en este sentido la tasa de crecimiento del año 2010 respecto al año 2009 fue del 42%, mientras que para el año 2011 fue del 6%. Por otro lado en los años 2009 (92.764 unidades) y 2012 (121.446) se evidencian tasas de crecimiento negativas (Véase el **Anexo D**). En contexto general se puede observar que esta tendencia positiva en la compra de vehículos está relacionada con el aumento del poder adquisitivo de las personas y la expansión de las ciudades, de esta manera las familias por necesidad de transportarse dentro y fuera de la ciudad adquieren automóviles.

**Gráfico No. 3**  
**Evolución de Unidades vendidas de Automóviles (1998-2012)**

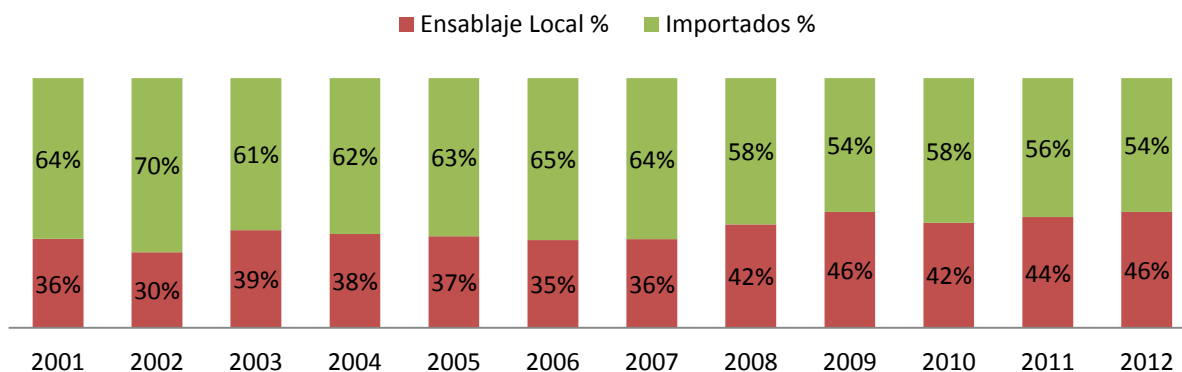


**Fuente:** Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador. Anuario 2012.

**Elaboración:** David Pozo.

Con los datos obtenidos de la Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador (2013), se pudo determinar que los vehículos de mayor comercialización en Ecuador son importados de otros países, sin embargo, existe un gran porcentaje de automotores que son ensamblados en el país. Desde el año 2001 hasta el año 2012 los autos ensamblados a nivel local tuvieron una participación en las ventas de automóviles del 39% en promedio para el periodo 2001-2012, mientras que los vehículos importados tuvieron el 59% restante (**Gráfico No. 4**).

**Gráfico No. 4**  
**Porcentaje de Ventas de Automóviles Importados y Ensamblados en Ecuador (2001-2012)**

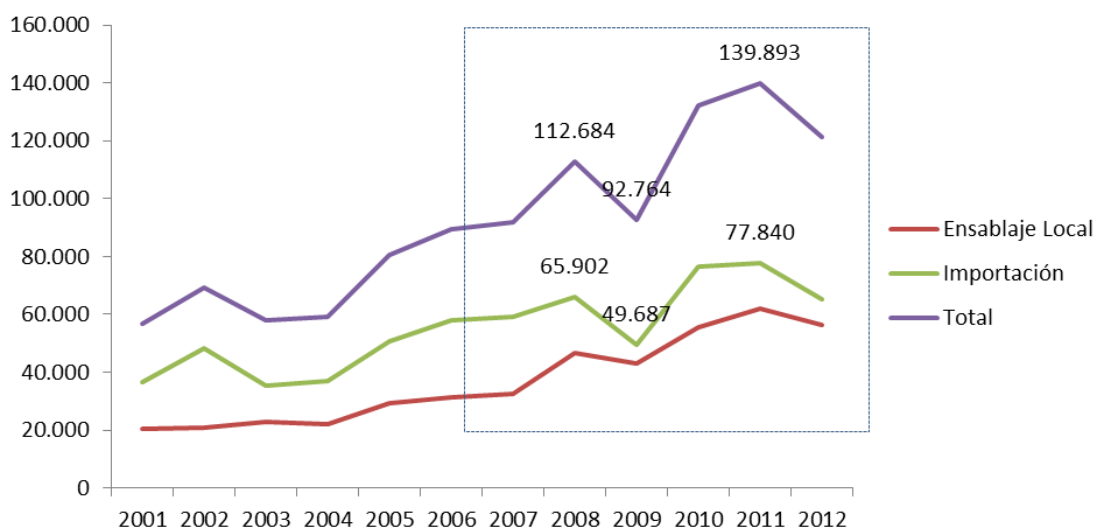


**Fuente:** Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador. Anuario 2012.

**Elaboración:** David Pozo.

Con respecto a lo señalado anteriormente, se puede evidenciar que el impacto de los automotores importados en la oferta final de vehículos en el país es considerable, además como se puede observar en el **Gráfico No. 5**, una disminución de las importaciones repercute en el nivel de ventas, mismo que se presenta en los años 2002 y 2009. De manera conjunta, se puede distinguir que las importaciones de automóviles marca la tendencia de ventas en el Ecuador.

**Gráfico No. 5**  
**Evolución de Automóviles Importados y Ensamblados en Ecuador (2001-2012)**

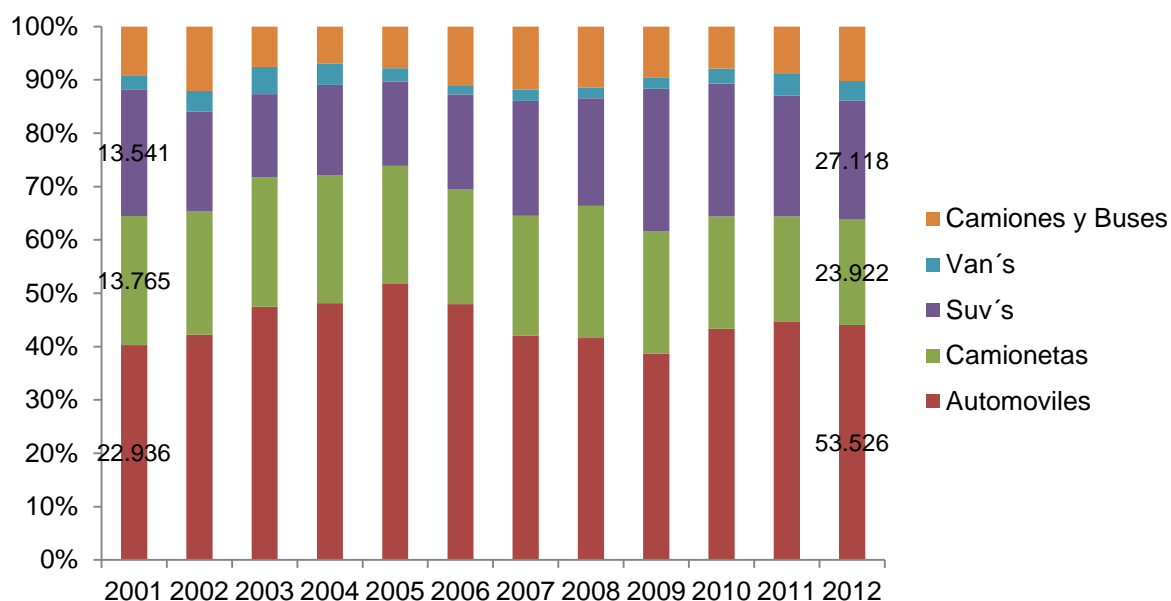


**Fuente:** Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador. Anuario 2012.

**Elaboración:** David Pozo.

Analizando los tipos de vehículos que tienen una mayor comercialización en los países, se tiene que: los automóviles (denominados autos que tiene como función principalmente urbana) representan el 44% de las ventas de vehículos desde el año 2001 hasta el año 2012, esto significa que alrededor de 40.000 unidades promedio, se vendieron entre los años 2001 al 2012. El segundo lugar de participación de ventas de automóviles están las camionetas, que acaparan el 22% en promedio desde el año 2001 al años 2012, este porcentaje quiere decir que cerca de 20.000 unidades de camionetas se comercializan cada año. En tercer lugar están los vehículos deportivos utilitarios (*SUV's*), que en promedio vendieron la cantidad de 19.500 automotores cada año, esto representa el 20% del total de ventas anuales de automóviles (Véase el **Gráfico No. 6**). Se puede agregar a este análisis que las marcas de mayor comercialización en el país son: Chevrolet (51.054 unidades en promedio anual), Hyundai (13.879 unidades en promedio anual), Kia (8.520 unidades en promedio anual), Mazda (7.970 unidades en promedio anual) y Toyota (8.520 unidades en promedio anual). Cada una de estas marcas tiene una participación en las ventas del 42,6%, 11,6%, 6,9%, 6,7% y 6,6%, respectivamente (Véase el **Gráfico No. 7**).

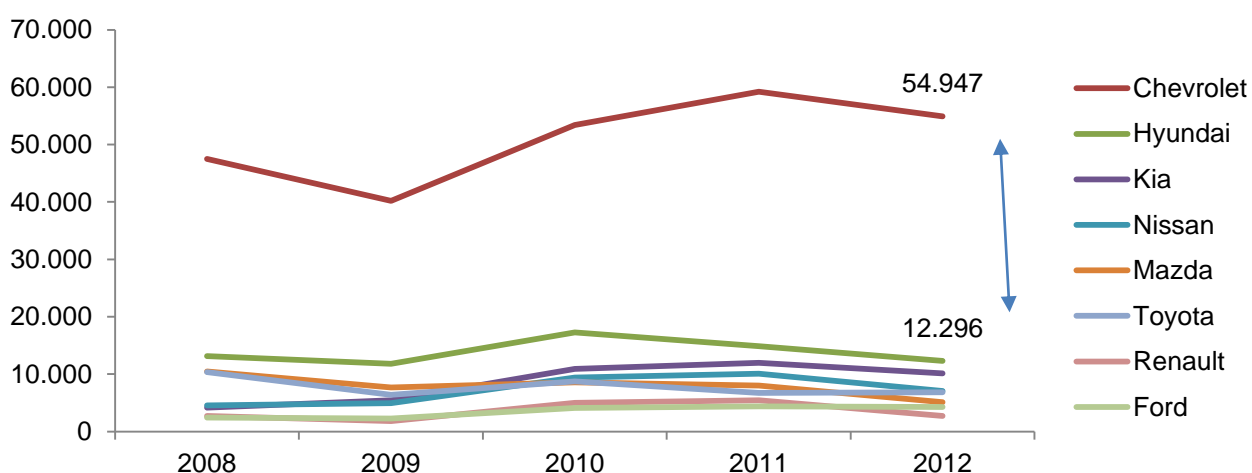
**Gráfico No. 6**  
**Evolución de automóviles por tipo de vehículos en Ecuador (2008-2012)**



**Fuente:** Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador. Anuario 2012.  
**Elaboración:** David Pozo.

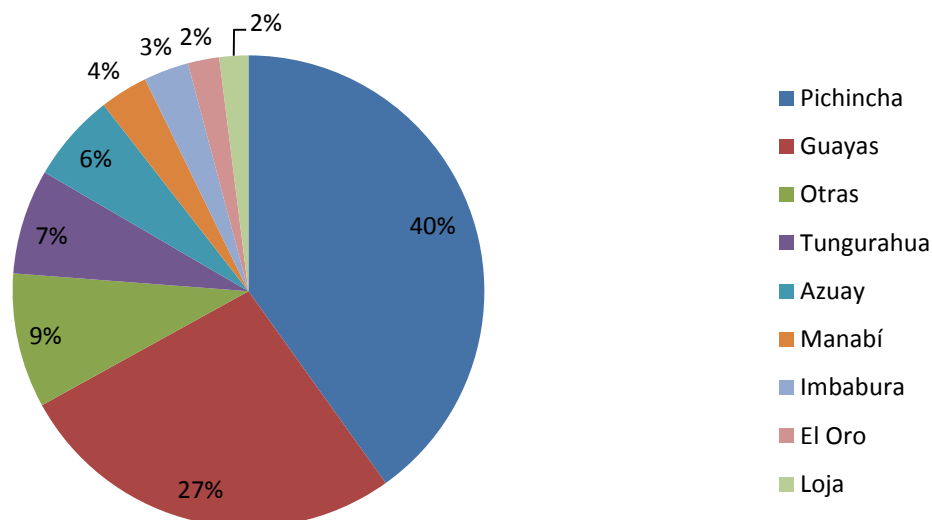
Del mismo modo se puede observar que el nivel de ventas está concentrado históricamente en las provincia de Pichincha, y Guayaquil (Véase el **Anexo E**). Para el año 2012, en la provincia de Pichincha se adquirieron el 40% del total de vehículos en Ecuador, mientras que en la provincia del Guayas fue del 26%. Otra de las provincias que tiene una participación significativa es Tungurahua que para el mismo periodo tuvo una participación en la ventas totales del 7%. En el **Gráfico No.8** se puede observar el porcentaje de participación en las ventas de vehículos por provincia.

**Gráfico No. 7**  
**Porcentaje de ventas de Automóviles por tipo de vehículo en Ecuador (2001-2012)**



**Fuente:** Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador. Anuario 2012.  
**Elaboración:** David Pozo.

**Gráfico No. 8**  
**Porcentaje de ventas de Automóviles por provincia (2012)**

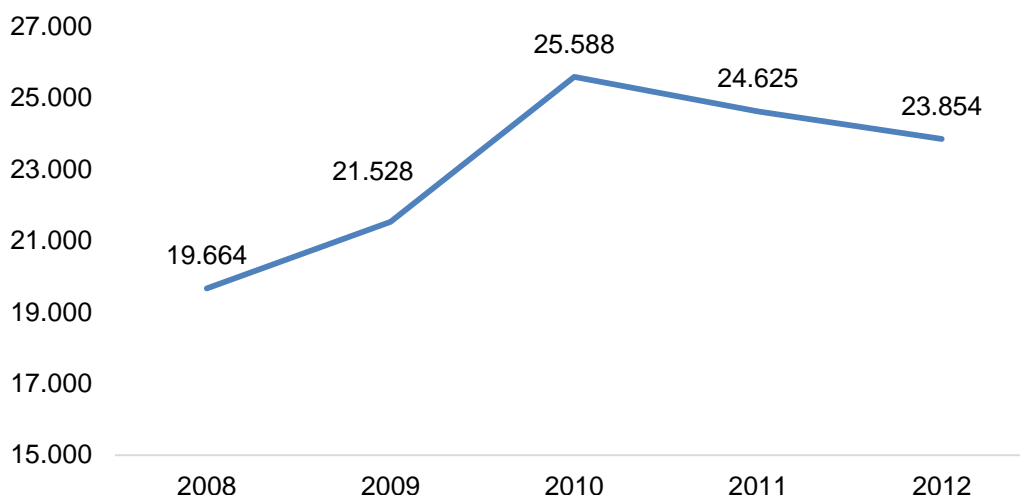


**Fuente:** Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador. Anuario 2012.  
**Elaboración:** David Pozo.

## Evolución de Accidentes de Tránsito

Los accidentes de tránsito son una problemática social en todos los países del mundo, todo accidente de tránsito puede generar pérdidas materiales, y en algunos casos pérdidas humanas. En base a los datos recopilados del Instituto Nacional de Estadísticas y Censos de Ecuador (INEC, 2013) se puede mencionar que el número de accidentes de tránsito aumentó de 19.664 en el 2008 a 21.528 en el año 2009 (un incremento de 9%). En el año 2010 el número de accidentes se creció considerablemente llegando a 25.588 (un incremento del 18%) percances de tránsito. En los años 2011 y 2012 el total de accidentes de tránsito decrecieron en 4 y 3 por ciento, respectivamente. Esto supuso que el número de accidentes disminuyó a 23.854. Como se mencionó en la sección anterior, el parque automotor en el país tiene una tendencia a crecer, sin embargo, a pesar de este aumento de vehículos en el territorio nacional, no parece estar correlacionado con el número de accidentes, por otra parte una de las posibles explicaciones para la disminución de los accidentes de tránsito puede estar relacionada con el aumento de campañas de prevención de accidentes de tránsito. En el **Gráfico No. 9** se muestra la evolución de los accidentes de tránsito en el Ecuador para el periodo 2008-2012.

**Gráfico No. 9**  
**Evolución de accidentes de tránsito en el Ecuador (2008-2012)**



**Fuente:** Instituto Nacional de Estadísticas y Censos. Anuario de Transportes (2013).

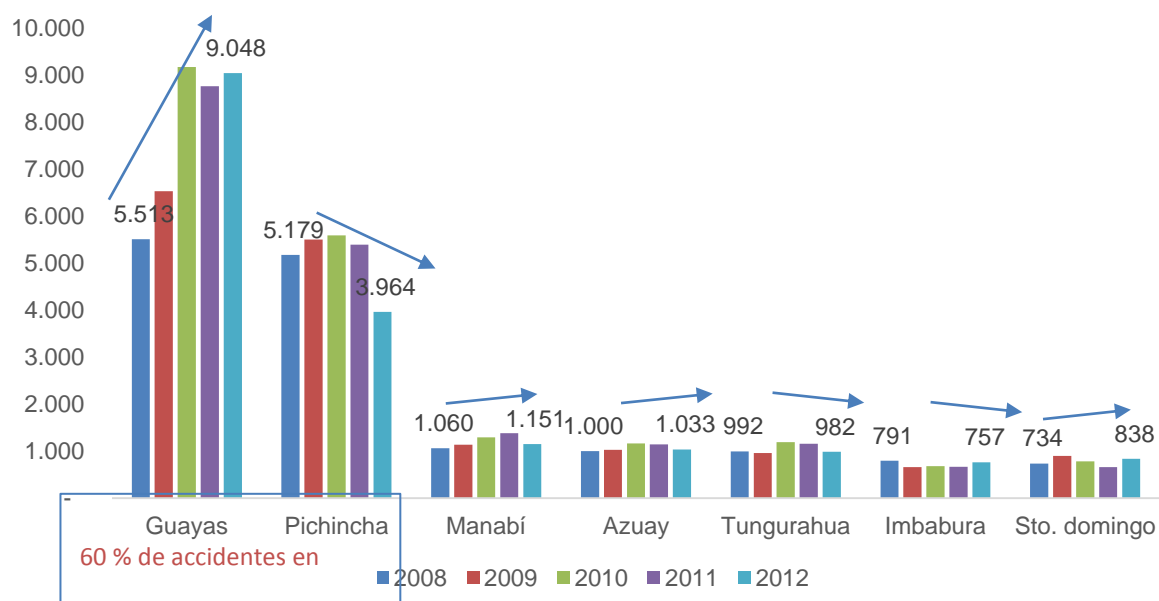
**Elaboración:** David Pozo.

Según las estadísticas del INEC (2013), en las provincias de Pichincha y Guayas se generan la una mayor proporción de los accidentes que el resto de provincias de país, esto puede atribuirse a que en estas dos provincias se encuentre el mayor número de vehículos en Ecuador. En el periodo comprendido desde el 2008 hasta el año 2012, el número de accidentes se incrementó en la provincia del Guayas, por el contrario en la provincia de Pichincha, se puede notar que existe una tendencia a decrecer, mientras que en el resto de provincias del país mantienen una tendencia sin variación (Véase el **Anexo F**). En Guayas se genera en promedio 7.810 accidentes de tránsito al año, en cambio, la provincia de Pichincha se registran 5.127 accidentes en promedio anual desde el 2008 al 2012. Estas dos provincias acaparan más del 60% de accidentes del país. A continuación en el **Gráfico No. 10** se muestra la participación de las provincias en accidentes de tránsito.

Los principales tipos de accidentes de tránsito son: choques, atropellos, estrellamientos y rozamientos, otras causas de accidentes en menor medida son: volcamientos, encunetamientos y caída de pasajeros. Como se puede ver en el **Gráfico No. 11**, la principal causa de accidentes de tránsito son los choques entre vehículos. Este tipo de accidentes representan el 47% de tipos de accidentes dentro del territorio nacional, estos son 10.977 accidentes de tránsito en promedio anual. La segunda causa con 4.191 accidentes (promedio anual) son los atropellos que provocan los vehículos contra peatones, esto representa el 18% del total de accidentes de tránsito en el país. En tercer lugar se tiene que los estrellamientos de vehículos contra bienes materiales que tiene una participación del 15% del total de accidentes (3.376 accidentes en promedio anual), sumado estas tres clases de accidentes superan el 80% de accidentes que se registran anualmente en Ecuador. Ampliando el análisis se tiene que los accidentes provocados por choques entre vehículos presentan la mayor tasa de crecimiento, y con una tendencia positiva. En este sentido, el año con mayor tasa de crecimiento de este tipo de accidentes fue el año 2009 con un incremento del 28% con respecto al año predecesor.

**Gráfico No. 10**  
**Número de accidentes de tránsito por provincia en el Ecuador (2008-2012)**





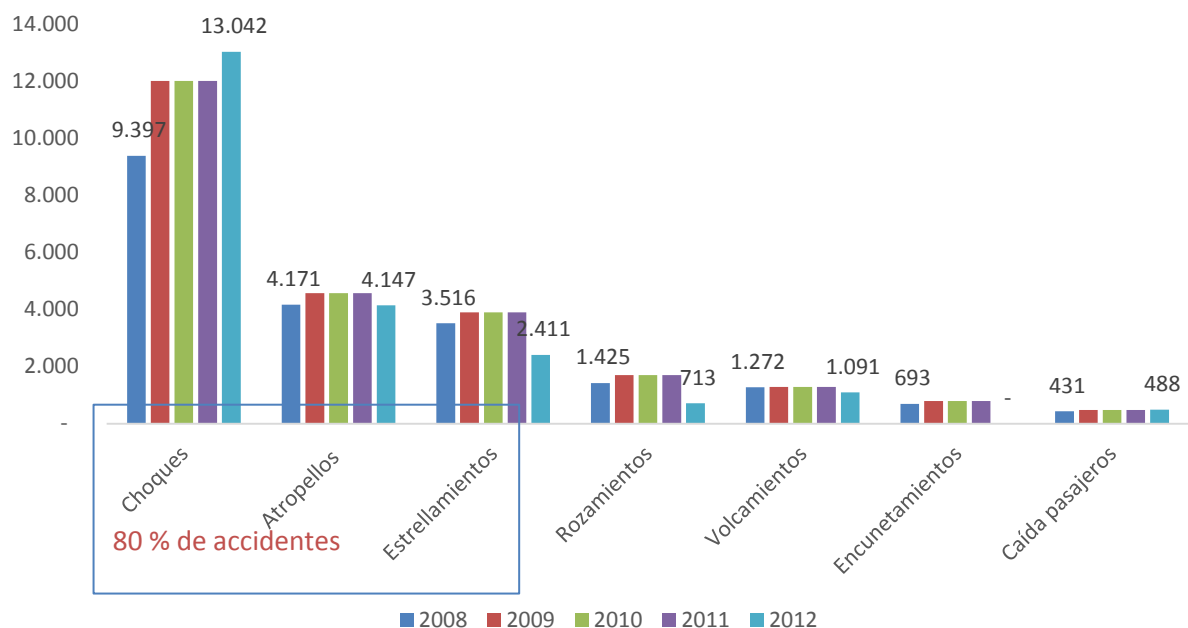
**Fuente:** Instituto Nacional de Estadísticas y Censos. Anuario de Transportes (2013).

**Elaboración:** David Pozo.

Otro punto importante para este análisis son las causas que generan accidentes de tránsito dentro de territorio nacional. En el periodo comprendido entre el 2008 al 2012, la metodología de la recopilación de las causas de accidentes de tránsito cambió, ya que la información proveniente del Instituto Nacional de Estadísticas y Censos de Ecuador (2013) cambió la nomenclatura y la agrupación de las causas de accidentes, por lo que, no es posible hacer una comparación entre años sobre las causales, sin embargo, se realizará el análisis para el año 2012.

En base a las estadísticas del Instituto Nacional de Estadísticas y Censos de Ecuador (2013), las principales causas de accidentes de tránsito están directamente relacionadas con el factor humano, puesto que solo el 3% de los accidentes de tránsito corresponden a factores ajenos al control humano, como son factores climáticos, mal estado de las vías y daños mecánicos, pero en el 97% de los casos el factor humano fue determinante para la generación de un accidente de tránsito. En particular la imprudencia de los conductores, el mal rebasamiento y la embriaguez de los conductores son los tres factores con mayor incidencia en los accidentes en Ecuador, estos tres elementos suman el 69% de accidentes de tránsito en el año 2012, algo similar a los años previos (Véase el **Anexo G**).

**Gráfico No. 11**  
**Número de accidentes de tránsito por tipo de accidente en el Ecuador (2008-2012)**



**Fuente:** Instituto Nacional de Estadísticas y Censos. Anuario de Transportes (2013).

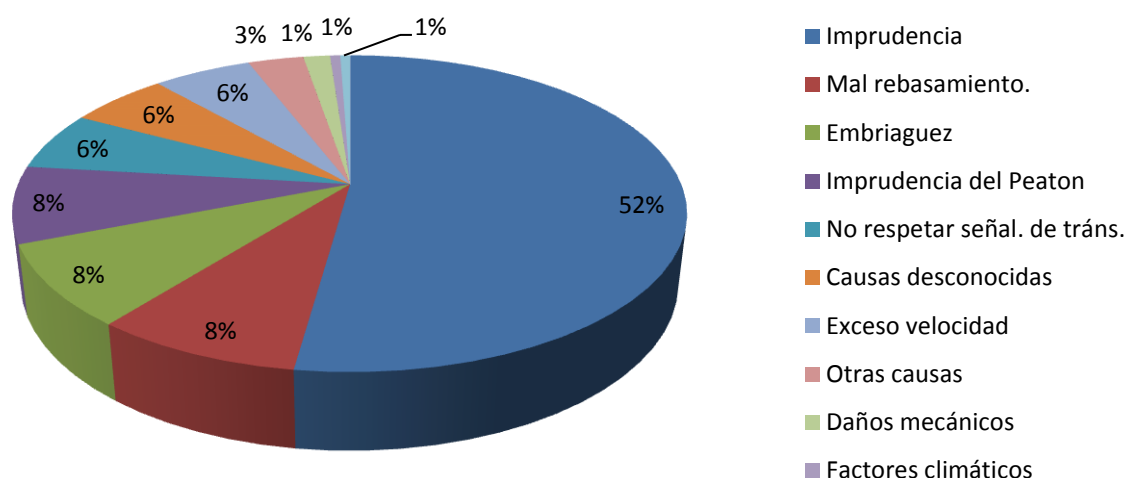
**Elaboración:** David Pozo.

La imprudencia de los conductores es la causa número uno de accidentes de tránsito en el país, en el año 2012 se registraron 12.455 accidentes de tránsito provocados por imprudencia de conductores de vehículos, esto es el 52% de los accidentes de tránsito para el año 2012. En segundo lugar está el mal rebasamiento con el 8,45%, seguido por la embriaguez en los conductores con el 8,35% del total de accidentes. Así pues, los accidentes de tránsito en su mayoría son provocados por conductores, no obstante el peatón también contribuye a los accidentes de tránsito, en el año 2012 se generaron 1.228 accidentes de tránsito por la imprudencia de los peatones, esto representa el 7,84% del total de accidentes de tránsito. En el **Gráfico No. 12** se resumen las principales causas de accidentes de tránsito con su respectiva participación del global de percances.

Una vez analizadas las causas de los accidentes de tránsito, vale destacar que existe consecuencia producto de los accidentes de tránsito como son: muertes de peatones o conductores y personas que resultaron con algún tipo de herida. En el 20% (promedio anual desde el año 2008 al 2012) de los accidentes de tránsito, tanto peatones como conductores, han resultado ilesos o sin ninguna secuela, no obstante, en el restante 80%, las principales consecuencias son: heridos con el 88% en el año 2012 y fallecidos producto de los accidentes de tránsito con el 10%. Esto quiere decir que 18.210 personas resultaron heridas y 2.242 fallecieron en el año 2012. En el **Gráfico No. 13** y **Gráfico No. 14** se puede observar el número de muertes por accidentes de tránsito y el número de heridos en el periodo 2008-2012.

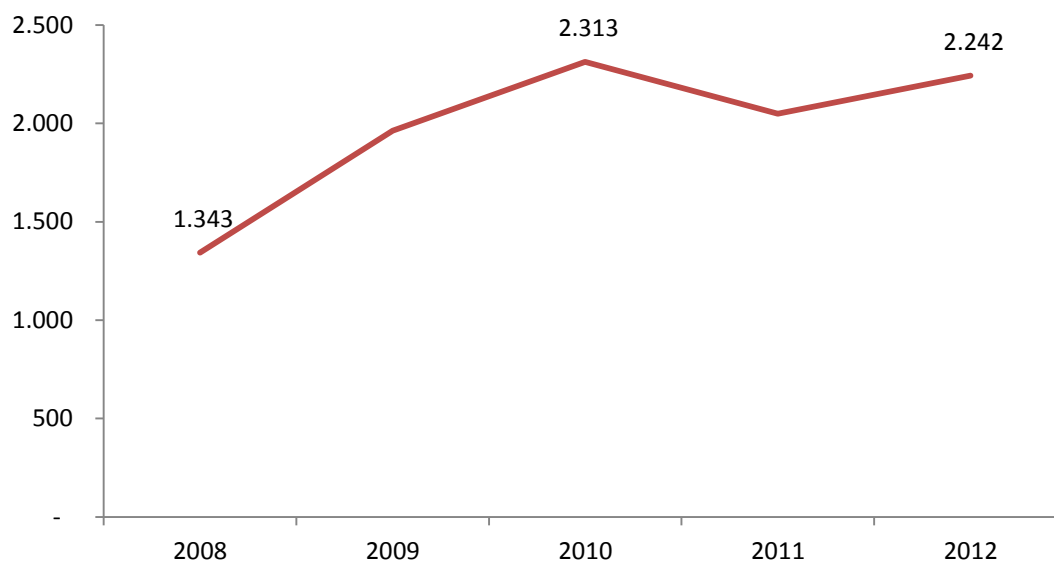
**Gráfico No. 12**  
**Número de accidentes de tránsito por tipo de accidente en el Ecuador (2008-2012)**

### Número de Accidentes 2012



**Fuente:** Instituto Nacional de Estadísticas y Censos. Anuario de Transportes (2013).  
**Elaboración:** David Pozo.

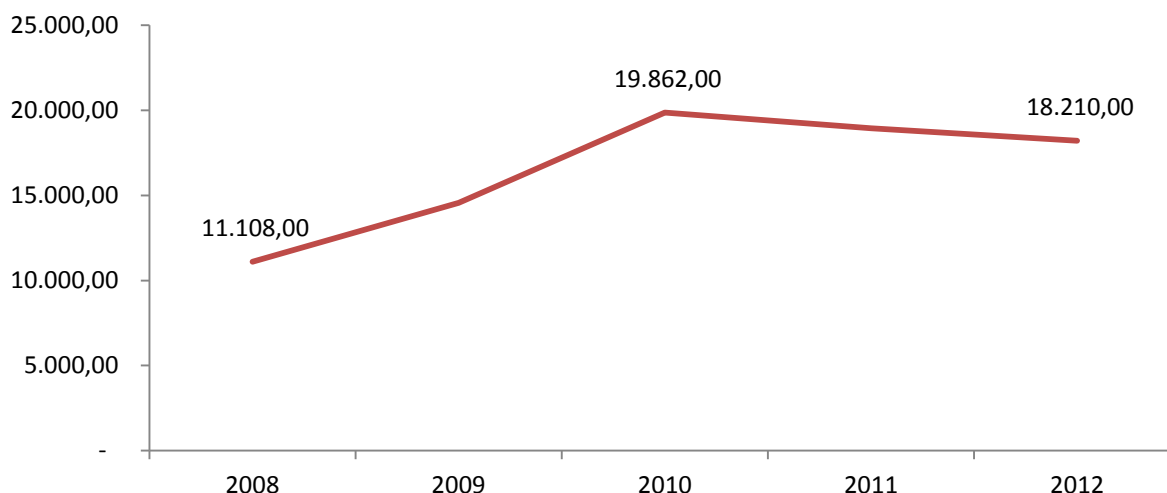
**Gráfico No. 13**  
**Números de muertes por accidentes de tránsito el Ecuador (2008-2012)**



**Fuente:** Instituto Nacional de Estadísticas y Censos. Anuario de Transportes (2013).  
**Elaboración:** David Pozo.

Vale mencionar que de los dos gráficos anteriores, respecto a las víctimas de accidentes de tránsito, el SOAT estaba en la obligación de cubrir los valores estipulados tanto a los heridos como fallecidos, producto de los accidentes de tránsito, sin distinción si fue o no culpa de los conductores, por imprudencia del peatón o falla mecánica, el SOAT, es un seguro que cubre bajo cualquier circunstancia y sin discriminación a todas las víctimas de accidentes de tránsito.

**Gráfico No. 14**  
**Números de heridos por accidentes de tránsito el Ecuador (2008-2012)**



**Fuente:** Instituto Nacional de Estadísticas y Censos. Anuario de Transportes (2013).

**Elaboración:** David Pozo.

## Sector de Seguros en Latinoamérica

La mayoría de los países en Latinoamérica cuentan con un mercado de seguros muy desarrollado. En este sentido el sector asegurador crece en dos dimensiones: la primera arista está relacionada con el aumento en la participación del sector asegurador dentro del Producto Interno Bruto de los países, que es más evidente en unos que en otros países; la segunda arista es que la prima neta emitida por las empresas de seguros en la mayoría de países mantiene una tendencia positiva, esto responde no solo a la demanda de productos asociados con la disminución del riesgo frente a sucesos imprevistos, también responde a las nuevas exigencias dentro del ámbito legal para contratar servicios, en los cuales se requiere de algún tipo de seguro, los casos más representativos de esto son: los seguros para servicios financieros, y el seguro obligatorio contra accidentes de tránsito.

Como se mencionó en la fundamentación teórica, existe una correlación directa entre el crecimiento de la economía y el sector asegurador, esto se lo puede entender en dos direcciones, por un lado el aumento en el crecimiento económico generara en las familias un aumento en el poder adquisitivo, de esta manera los individuos buscaran adquirir seguros para salvaguardar sus bienes y cuidar su salud. Asimismo las empresas tendrán el mismo comportamiento, buscando servicios de seguros para proteger sus activos. Es por ello que no solo el sector asegurador contribuye directamente con el crecimiento económico, sino además, el aumento del PIB como medida de progreso, genera un impacto en la demanda de pólizas de seguros, es por ello que en Latinoamérica se evidencia (se lo presentará en la siguiente sección) un crecimiento de este sector dentro de la economía de los países de la región.

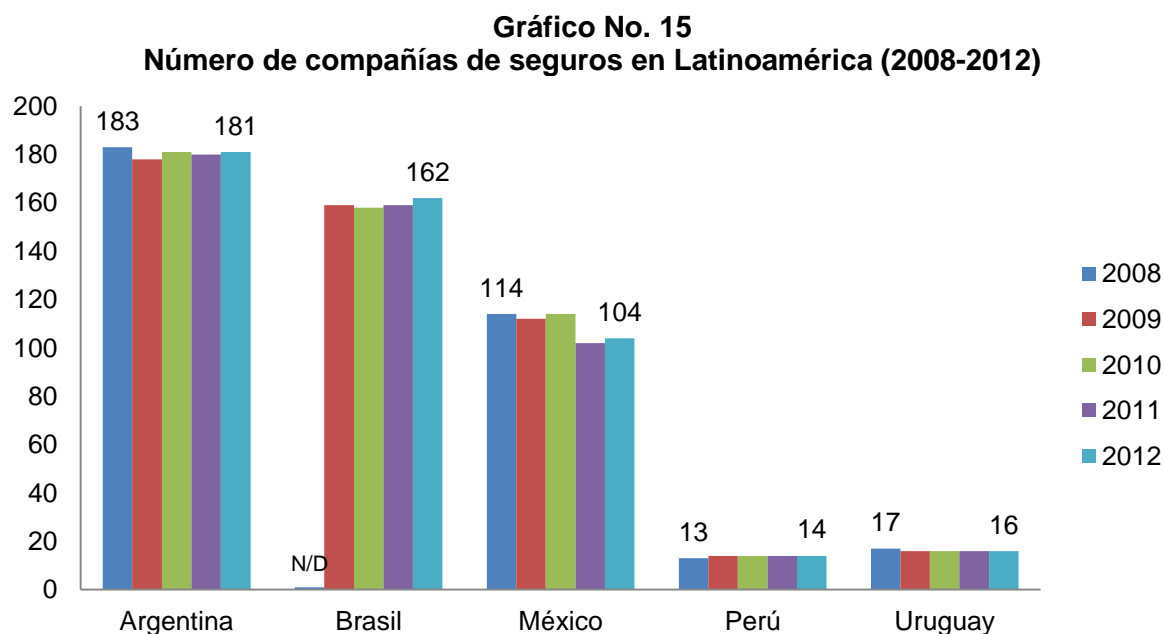
En la presente sección se analizará el mercado asegurador en Latinoamérica dentro de un entorno global. Se eligieron cinco países (Argentina, Brasil, México, Perú y Uruguay) por presentar la información completa en el periodo de análisis desde el año 2008 hasta el año

2012. Esta información fue recopilada de la Asociación de Supervisores de Seguros de América Latina (ASSAL), al ser esta la organización que poseía la información proporcionada por las autoridades de control del sector asegurador de estos cinco países, de manera resumida y comparable.

### Participantes del Mercado Asegurador (2008-2012)

El mercado asegurador latinoamericano desde la perspectiva de la oferta está compuesto por dos actores principales: Las empresas de Seguros (asumen directa o indirectamente o aceptar y ceden riesgo en base a una prima) y empresas de reaseguros<sup>1</sup>. Estos dos participantes se encuentran presentes en todos los países de la región, sin embargo, la estructura del mercado asegurador es diferente en cada uno, el número de empresas aseguradoras y reaseguradoras no parece tener un comportamiento común entre estos países, en este sentido, en países con mayor cantidad de empresas de seguro no implica que tenga un número proporcional de empresas de reaseguros o de bróker de seguros. La estructura de este mercado puede estar influenciada por las exigencias legales o incluso, por la estructura económica de cada país.

Según los datos recopilados por la Asociación de Supervisores de Seguros de América Latina (2013), Argentina posee el mayor número de empresas de seguros en la región, un total de 181 empresas (2011). En segundo lugar se encuentra Brasil con 162 empresas de seguros en el año 2012 y México en tercer lugar con 104. Perú y Uruguay poseen 14 y 16 aseguradoras, respectivamente para el año 2012. El número de empresas de seguros se ha mantenido relativamente constante en el periodo 2008 a 2012. En el **Gráfico No. 15** se puede ver la evolución de aseguradoras desde el año 2008 hasta el año 2012.



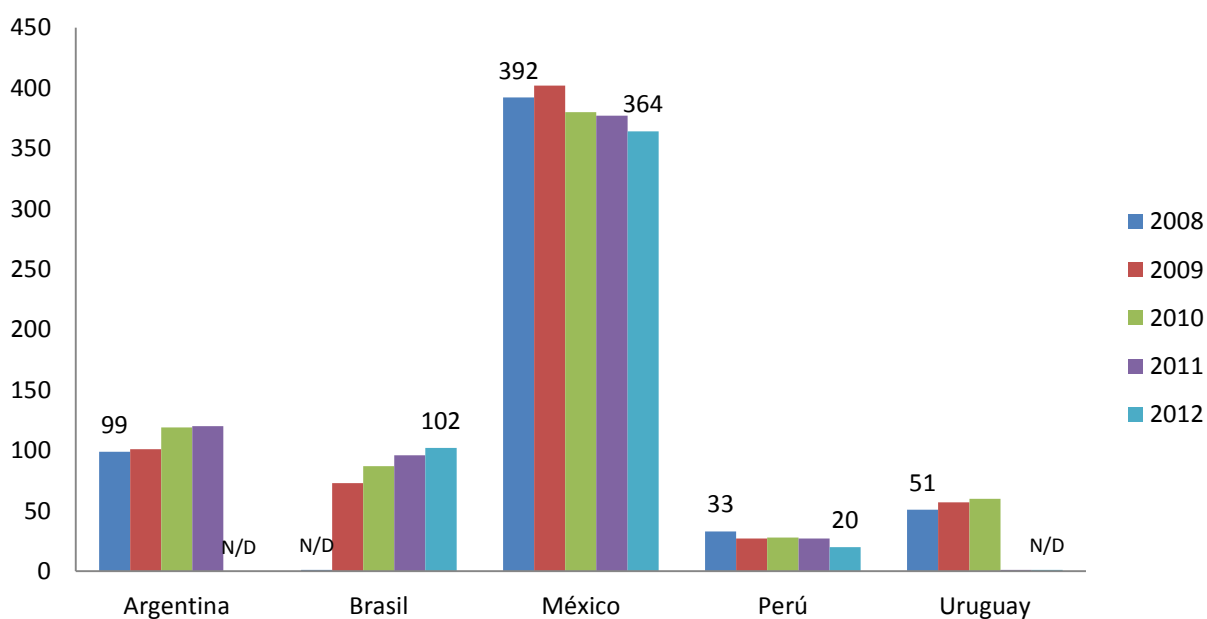
**Fuente:** Asociación de Supervisores de Seguros de América Latina. Estadísticas (2013).

<sup>1</sup>Según la Superintendencia de Bancos y Seguros en su glosario de términos una empresa de reaseguro se encarga de cubrir no a un Asegurado directo, sino a la cartera o ramo determinado de una Aseguradora, dando lugar a lo que se llama la atomización del riesgo.

**Elaboración:** David Pozo.

Por otro lado, en países como: Perú, México y Uruguay el número de compañías que ofrecen el servicio de reaseguros es mayor que el número de compañías de seguros. Por ejemplo en México, por cada compañía de seguro en el año 2012, existían 3 reaseguradoras, mientras que en Uruguay por cada aseguradora en el año 2010, operaban alrededor de 4 (3,75) compañías de reaseguro. En el caso de Brasil y Argentina estas compañías tienen un número menor que compañías aseguradoras, que oscila entre 99 a 120 compañías en Argentina y de 73 a 102 en Brasil. Como se puede ver en el **Gráfico No. 16** los países con mayores compañías de reaseguros es México y Argentina. (Asociación de Supervisores de Seguros de América Latina, 2013).

**Gráfico No. 16**  
**Número de compañías de reaseguros en Latinoamérica (2008-2012)**



**Fuente:** Asociación de Supervisores de Seguros de América Latina. Estadísticas (2013).

**Elaboración:** David Pozo.

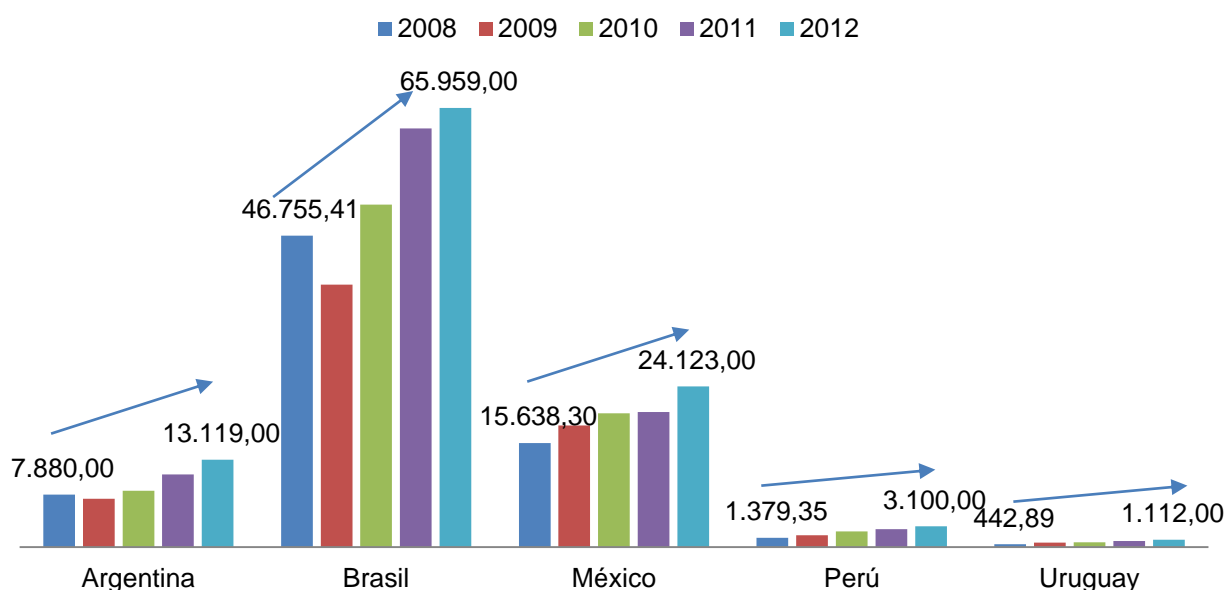
### **Evolución de la Prima Neta Emitida (2008-2012)**

El volumen de negocio del sistema de seguros, es la emisión de la prima neta, este pago que generan los demandantes de seguros es la razón de existir los actores antes mencionados. Con estos ingresos, las empresas de seguros pueden financiar su actividad de gestión y comercialización de contratos de seguros. En el periodo 2008 al 2012, se evidencia que en los cinco países (Brasil, Argentina, México, Perú y Uruguay) existe un incremento en la emisión de la prima neta emitida (Véase el **Gráfico No. 17**).

En base a los datos estadísticos de la Asociación de Supervisores de Seguros de América Latina (2013), Brasil es el país que tiene el mayor volumen de emisión de prima neta, entre los años 2008 al 2012 generó 266.468 millones de USD en prima neta, un promedio de 53.294 millones de USD por año. La tasa de crecimiento anual (promedio) de la prima neta emitida en Brasil es el 10% en el periodo de análisis. El año de mayor crecimiento fue el año

2010, mostrando una tasa de crecimiento del 30%, y el año de menor crecimiento fue el año 2009 (-16%).

**Gráfico No. 17**  
**Evolución de Prima Neta Emitida por país (2008-2012)**



**Fuente:** Asociación de Supervisores de Seguros de América Latina. Estadísticas (2013).

**Elaboración:** David Pozo.

La prima neta emitida se la puede clasificar en dos grupos, la prima neta emitida de seguros generales (accidentes personales, vehiculares, seguros financieros, etc.) y prima neta emitida de seguros de vida. Es oportuno mencionar que en Brasil existe una mayor participación de los seguros de vida, este tipo de seguros tiene una cuota de participación del 64% en el año 2012, mientras que los seguros generales poseen el 36% restante.

Por otro lado, México es el segundo país en la región con mayor emisión de prima neta emitida, entre los años 2008 a 2012, el sistema asegurador emitió un valor de 98.399 millones de dólares, esto representa un promedio de 19.679 millones de dólares por año. Asimismo, el crecimiento de este mercado ha ido en aumento, en promedio el sector asegurador, medido a través de la prima neta emitida tuvo un incremento promedio del 12% anual. En cuanto a las participaciones de los seguros de vida y general del total de prima neta emitida, el seguro de vida posee una cuota del 46% y seguros general el 54%.

En el caso de Argentina, la emisión de prima neta en el periodo de análisis (2008-2012) tuvo un valor de 47.627 millones de dólares, esto equivale a 9.525 millones de dólares en promedio anual. El crecimiento anual promedio entre el año 2008 y el año 2012 fue del 14%, teniendo la tasa de variación más alta en el año 2011 (29%) y variación más baja en el año 2009 (-8%). Referente a las participaciones entre los seguros de vida y de seguros generales, en Argentina el 79% de las primas netas son seguros generales, mientras que el 21% restante son primas de seguros de vidas.

Finalmente, Perú y Uruguay son los países con mayor crecimiento en la emisión de primas netas emitidas, en el periodo 2008 al 2012, la tasa de crecimiento del sector asegurador en estos dos países fue del 23% en Perú y 26% en Uruguay, en estos dos países los seguros

que más participación tienen son los seguros generales, que en el caso de Perú acumulan el 54% de prima netas y en Uruguay los seguros generales poseen el 74% de la participación.

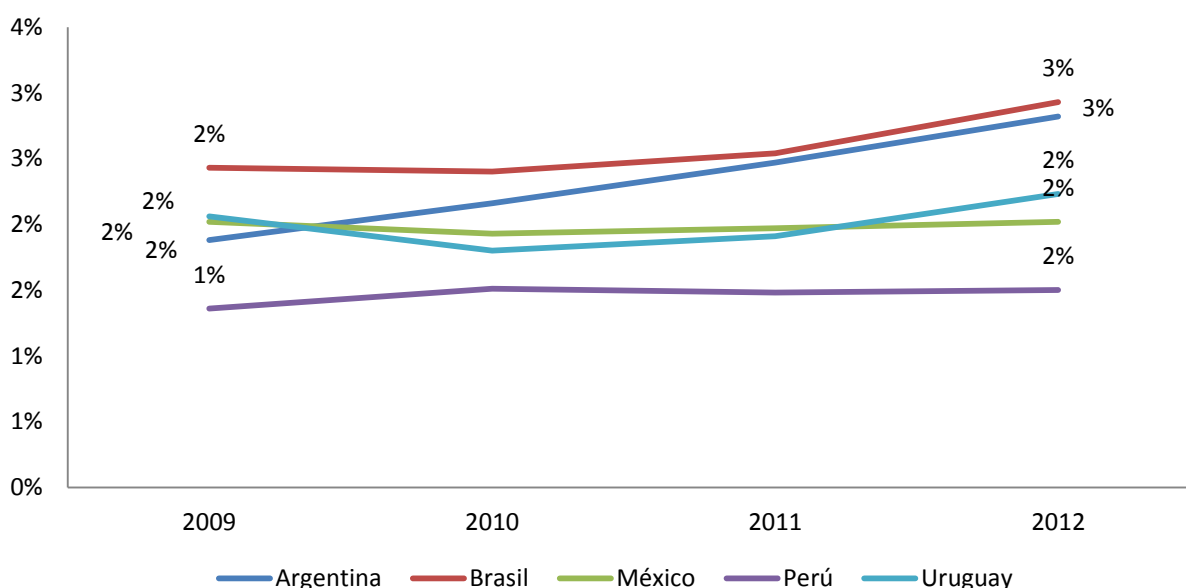
### Participación del Mercado con respecto al PIB (2008-2012)

Para entender la importancia del mercado asegurador dentro de la economía de los países, es necesario realizar una comparación anual, de la participación del mercado asegurador (medido a través de la prima neta emitida) con respecto al Producto Interno Bruto (PIB) de cada país. Además, con este tipo de análisis se puede llegar a determinar cuál es la evolución del sector de seguros en referencia a la economía agregada de un determinado país.

Los países que poseen una mayor participación del mercado asegurador dentro de sus propias economías son Argentina y Brasil, en ambos países el sector de seguros aportó con el 3% del PIB nacional en el año 2012, sin embargo Argentina ha experimentado un crecimiento más sostenido (a través de la inclinación de la pendiente de la recta) que el resto de países (Véase el **Gráfico No. 18**). Por otra parte, el sector asegurador en Brasil tiene un crecimiento semejante al sector de seguros de Argentina en los años 2011 y 2012, a pesar de que Brasil tiene la mayor emisión de prima neta emitida y el mayor crecimiento de esta variable con respecto al PIB (7% en promedio anual). (Asociación de Supervisores de Seguros de América Latina, 2013).

En cambio en países como Perú, Uruguay y México, la tasa de crecimiento no ha variado significativamente en el periodo del 2009 al 2012. En estos tres países, el crecimiento del sector asegurador sigue una tendencia constante, que se ha mantenido durante este periodo entre el 1% al 2% del PIB nacional. En el **Gráfico No. 18** se puede observar la evolución de la participación de la prima neta emitida en la Producto Interno Bruto de cada uno de los países.

**Gráfico No. 18**  
**Participación de la prima neta emitida en el Producto Interno Bruto (2008-2012)**



**Fuente:** Asociación de Supervisores de Seguros de América Latina. Estadísticas (2013).

**Elaboración:** David Pozo.



## Sector de Seguros en Ecuador (Sector Agregado)

Ecuador posee un sector asegurador que se encuentra en constante crecimiento (se contrastará esa idea en la presente sección), no solo por el volumen de negocio que generan las empresas aseguradoras, también por el crecimiento en la generación de empleo en este sector, como son los asesores productores de seguros que creció de 776 a 982 brokers desde el año 2008 al año 2012. Además, se puede evidenciar que existe una tendencia creciente (Véase el **Gráfico No. 21**) en cuanto a la evolución de prima neta emitida, esto indica que existe una mayor demanda por parte de la población de Ecuador en adquirir servicios de aseguramiento, que puede ser explicado por los mayores requerimientos para realizar transacciones comerciales (como asegurar transporte de cargas de bienes, aseguramiento del tipo financiero en transacciones de crédito) y por el aumento de la renta per cápita de la población, que permite la adquisición de algunos seguros para proteger riesgos propios, como son los de salud personal o bienes materiales como el seguro vehicular.

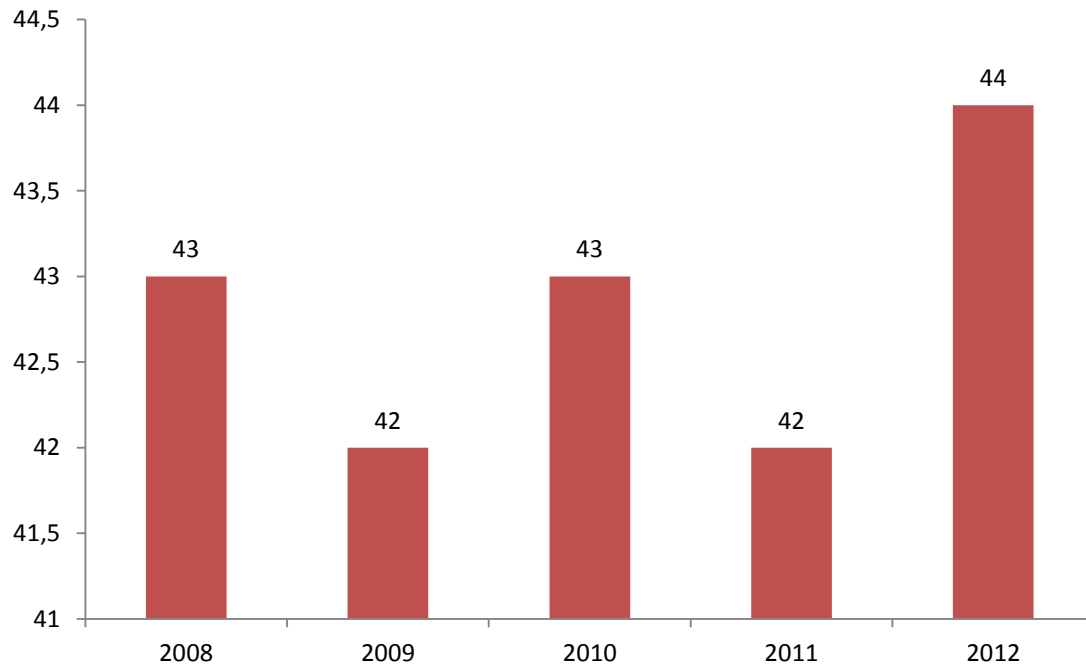
En esta sección se analizará el mercado de seguros privados en Ecuador, con especial énfasis en su estructura, su participación en la economía, los principales ramos de seguros y algunos indicadores financieros del mercado de seguros para el periodo de análisis 2008 al 2012. Vale indicar, que la información presentada en esta sección se la recopiló de las estadísticas de la Superintendencia de Bancos y Seguros del Ecuador.

### Participantes del Mercado Asegurador (2008-2012)

Según la Asociación de Supervisores de Seguros de América Latina, en su recopilación de estadísticas del sector de seguros, el número de empresas aseguradoras en Ecuador no ha tenido una importante variación en el periodo comprendido entre los años 2008 al 2012 (**Gráfico No. 19**). El número de aseguradoras se ha mantenido entre las 42 a 44 compañías que ofrecen productos de seguros, si se compara con el resto de América Latina, se puede observar que Ecuador posee un mayor número de empresas de seguros que Perú (14) o Uruguay (16) en el año 2012, pero por debajo de países como Argentina (181), Brasil (162) o México (104).

Por otra parte, las empresas que ofrecen el servicio de reaseguros, tanto nacionales como internacionales, ha experimentado un significativo crecimiento en el periodo analizado. En el año 2008, operaban 84 compañías de reaseguros en el país, mientras que en el año 2012 operaban 117 reaseguradores. Esto representa un incremento en 4 años del 39%. Si se compara con otros países de la región, se puede observar que existe un mayor número de reaseguros en Ecuador que en países como: Brasil (96) y Perú (27) en el año 2011. Sin embargo, Ecuador posee menos compañías que ofrecen servicios de reaseguramiento en comparación de Argentina (119) y México (377) en el año 2011. En el **Gráfico No. 20** se muestra la evolución del número de compañías de reaseguros en Ecuador.

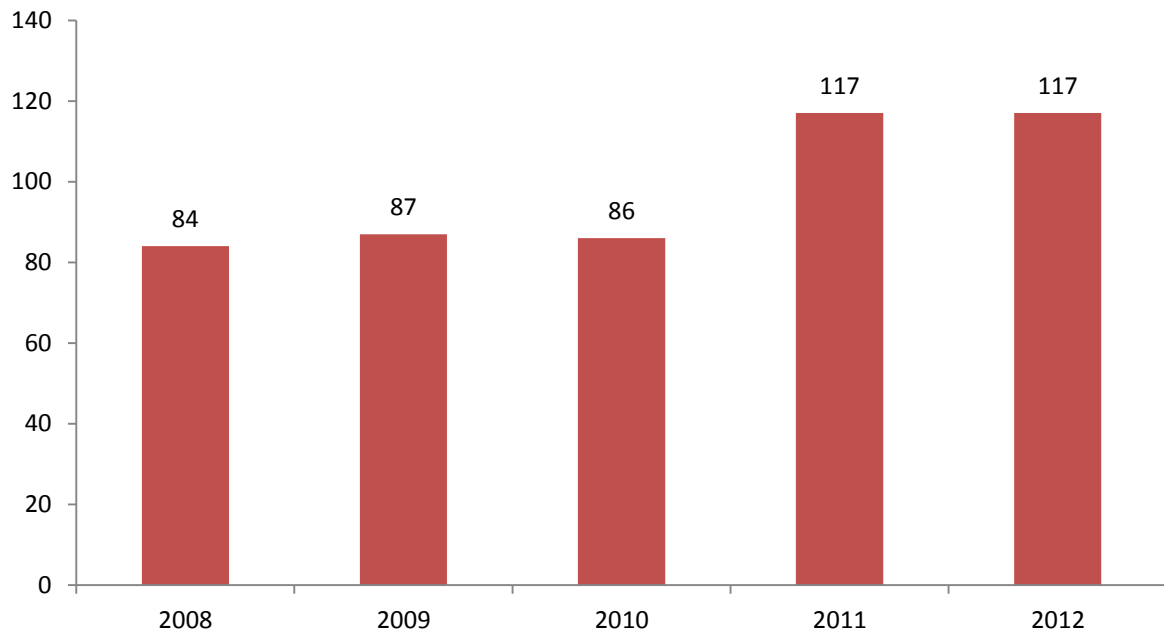
**Gráfico No. 19**  
**Números empresas aseguradoras en Ecuador (2008-2012)**



**Fuente:** Asociación de Supervisores de Seguros de América Latina. Estadísticas (2013).

**Elaboración:** David Pozo.

**Gráfico No. 20**  
**Números empresas reaseguradoras en Ecuador (2008-2012)**



**Fuente:** Asociación de Supervisores de Seguros de América Latina. Estadísticas (2013).

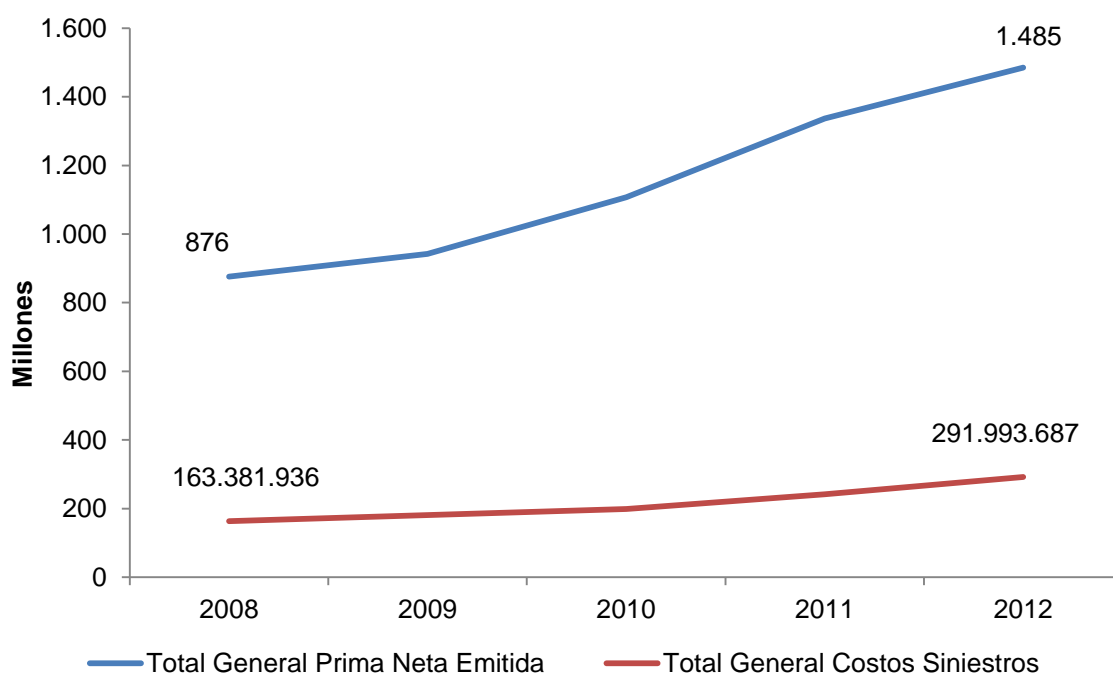
**Elaboración:** David Pozo.

## Evolución de Prima Neta Emitida, Costos de Siniestros (2008-2012)

La prima neta emitida en Ecuador tiene una tendencia creciente dentro del periodo de análisis, ya que en promedio, la tasa de variación anual fue del 14%, siendo el año 2011 el que posee un mayor porcentaje de crecimiento (21%). Según los datos de la Superintendencia de Bancos y Seguros Privados (2014), en promedio entre los años 2008 al año 2012 la prima neta emitida fue de 1.149.516.660 de USD, mientras que los costos de los siniestros, en el mismo periodo, fueron de 215.509.267 de USD, se puede evidenciar que la emisión de la prima neta es mayor que los costos de los siniestros que se generan en el país, no obstante, el crecimiento de los siniestros en Ecuador tiene una tendencia a crecer, desde el año 2008 al año 2012, debido a que el crecimiento promedio anual fue del 16%. Pasando una prueba de correlación se demostró que existe una relación lineal entre los costos de siniestros y la Prima Neta Emitida cuyo valor fue de 0,98, lo que indica que un aumento en la Prima Neta Emitida significaría un aumento de los siniestros. En el **Gráfico No. 21** se puede observar la evolución tanto de la prima neta emitida y de los costos de siniestros entre el año 2008 al 2012.

Si se divide la prima neta emitida entre seguros de vida y seguros generales, se puede destacar que los seguros generales poseen la mayor participación de la prima neta emitida con el 83%, mientras que los seguros de vida poseen el 17% restante en el año 2012 (Véase **Gráfico No. 22**). Esta diferencia es similar a países como Argentina (79% seguros generales y 21% seguros de vida) o Uruguay (74% seguros generales y 26% seguros de vida).

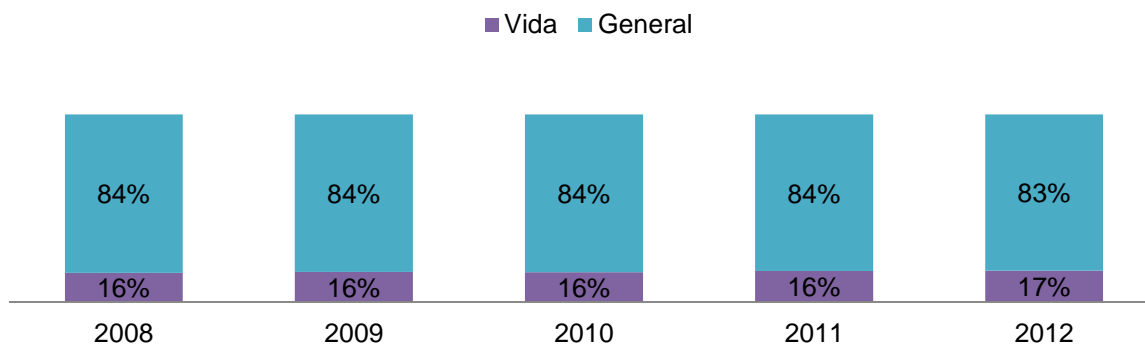
**Gráfico No. 21**  
**Evolución de la Prima Neta Emitida y Costos de Siniestros en Ecuador (2008-2012)**



**Fuente:** Superintendencia de Bancos y Seguros. Estadísticas de Seguros Privados (2014).

Elaboración: David Pozo.

**Gráfico No. 22**  
**Participación de Prima Neta Emitida de Seguros Generales y Vida en Ecuador (2008-2012)**

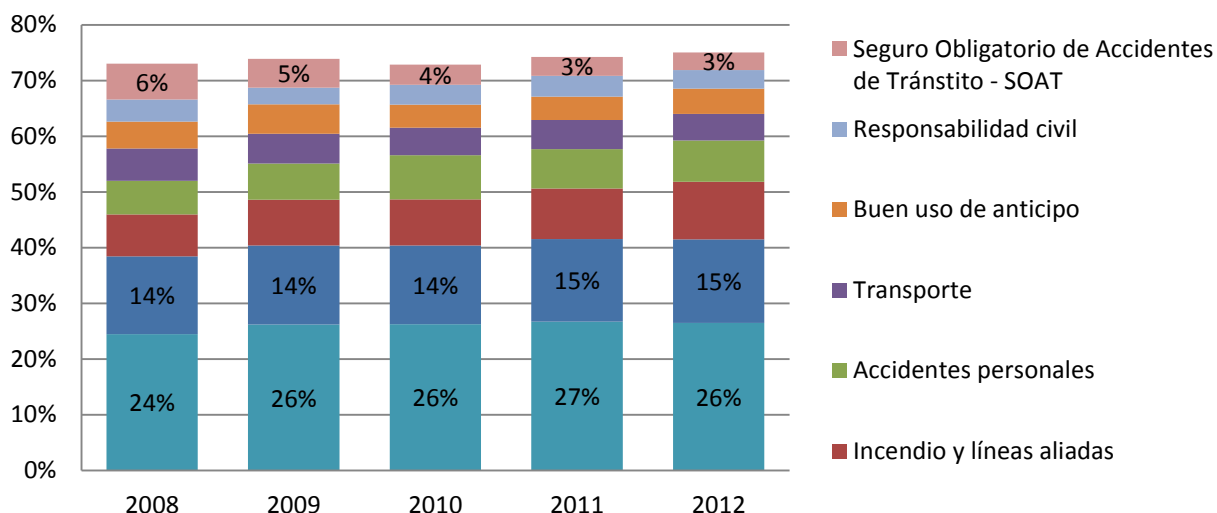


**Fuente:** Superintendencia de Bancos y Seguros. Estadísticas de Seguros Privados (2014).

**Elaboración:** David Pozo.

Profundizando en el análisis, la participación de los diversos ramos como porcentaje de la prima neta emitida, se tiene que los ramos que mayor aportación sobre el total de prima en el año 2012 son: Seguros Vehiculares (26%), Vida en Grupo (15%), Incendios y líneas aliadas (10%), Accidentes personales (10%), Transporte (5%), Buen uso de anticipo (5%), Responsabilidad civil (3%) y SOAT (3%). En la mayoría de ramos de seguros, la tendencia se ha mantenido estable, sin embargo, el ramo SOAT, ha experimentado una reducción en la participación del total de Prima Neta Emitida, en el año 2008 el SOAT poseía el 6% del total de prima neta emitida y se redujo al 3% en el año 2012 (Véase **Gráfico No. 23**). Esta reducción en la prima neta se debe entre otros factores, al crecimiento de otros ramos de seguros en comparación al Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito. Los principales seguros que tuvieron un crecimiento en el periodo de análisis son: seguro de vehículos, vida en grupo, seguro contra incendios y accidentes personales, de esta manera la prima neta total se incrementó reduciendo de esta manera la participación del SOAT.

**Gráfico No. 23**  
**Participación de ramos de seguros en la Prima Neta Emitida de Ecuador (2008-2012)**



**Fuente:** Superintendencia de Bancos y Seguros. Estadísticas de Seguros Privados (2014).

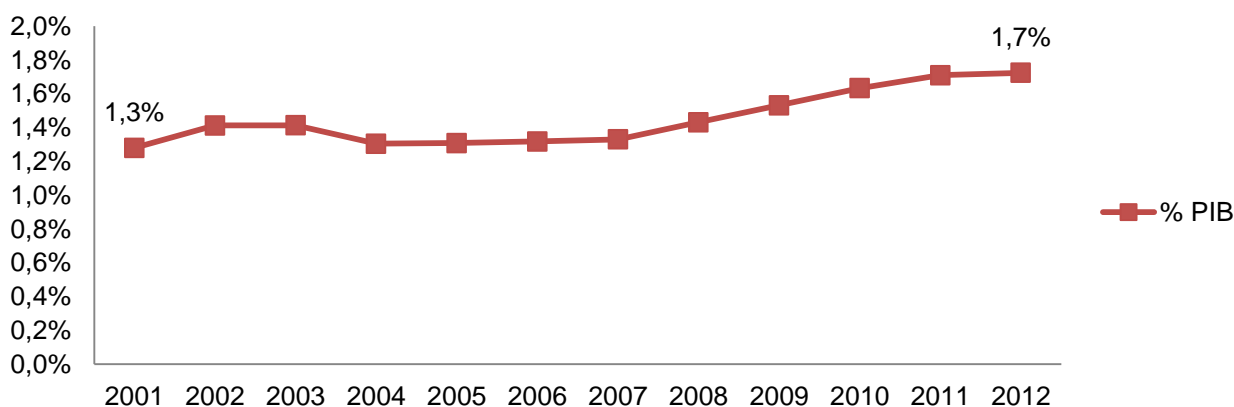
**Elaboración:** David Pozo.

### Participación del mercado asegurador en el PIB (2008-2012)

Como se mencionó anteriormente, para entender la importancia del mercado asegurador dentro de la economía agregada de un país, se mide la participación de la prima neta emitida de todas las compañías de seguros que operan en el mercado con respecto al PIB de dicho país.

En el periodo 2008-2012 se evidencia que la participación del mercado asegurador con respecto al PIB representa el 1,4% en el año 2008 y 1,7% en el año 2012, esto implica que existe un incremento del 20% en esos 4 años. La tendencia indica que el sector asegurador está en un proceso de constante crecimiento, es por ello que la tasa de variación promedio fue del 5%. Por otra parte, el mercado asegurador en Ecuador tiene una participación menor sobre el PIB en comparación a países como Argentina (3%), Brasil (3%), México (2%), Perú (2%) y Uruguay (2%). En el **Gráfico No. 24** se puede observar la evolución de la participación de la Prima Neta Emitida como porcentaje del PIB. (Superintendencia de Bancos y Seguros Privados, 2014)

**Gráfico No. 24**  
**Evolución de la participación de la Prima Neta Emitida como porcentaje del PIB (2001-2012)**



**Fuente:** Superintendencia de Bancos y Seguros. Estadísticas de Seguros Privados (2014).

## Principales empresas aseguradoras de Ecuador (2008-2012)

En base a la información de la Superintendencia de Bancos y Seguros del Ecuador (2014), existen empresas que tienen una mayor participación dentro del mercado asegurador del país, esto medido a través del volumen total de prima neta emitida de cada empresa, además existe aseguradoras que poseen un participación marginal dentro del mercado. En la **Tabla No. 2** se puede observar la participación de las empresas que ofrecen seguros dentro del territorio nacional.

La estructura del mercado asegurador en el Ecuador, tiene como operadores principales a 6 empresas de seguros. Conjuntamente estas empresas de seguros, en el mercado de seguros del Ecuador, acumulan el 44% en el año 2012. Éstas son:

- QBE Colonial S.A.
- Ace Seguros S.A.
- Seguros Equinoccial S.A.
- Seguros Sucre S.A.
- Seguros del Pichincha S.A.
- AIG Metropolitana Cía. de Seguros y Reaseguros S.A.

**Tabla No. 2**  
**Prima Neta Emitida por Aseguradora**  
**Enero 2012 – diciembre 2012**

Aseguradoras	Prima Neta Emitida (en Millones USD)	Participación (%)
QBE Colonial	155,33	10%
ACE Seguros	138,90	9%
Equinoccial	127,81	9%
Sucre	107,40	7%
Pichincha	70,68	5%
AIG Metropolitana	65,69	4%
Panamericana del Ecuador	54,33	4%
Unidos	53,63	4%
Aseguradora del Sur	53,54	4%
Mapfre Atlas	51,75	3%
Ecuatoriano Suiza	47,58	3%
Equivida	46,64	3%
Latina Seguros	41,76	3%
Rocafuerte	41,68	3%
Pan American Life	39,74	3%
Oriente	33,91	2%
Hispana	29,71	2%
Generali	28,75	2%
Bolívar	28,68	2%
Confianza	27,57	2%
Cervantes	24,65	2%
Coopseguros	24,28	2%
Alianza	22,00	1%
La Unión	21,18	1%
Interoceánica	16,30	1%
Sweaden	13,96	1%
Porvenir	12,82	1%
Constitución	11,89	1%
Colvida	11,00	1%
Produseguros	9,80	1%
Bupa	9,47	1%
VAZ Seguros	9,44	1%
Cóndor	9,35	1%
Topseg	9,14	1%
CENSEG	9,11	1%
Balboa	8,70	1%
Colón	4,94	0%
COFACE S.A	4,06	0%
Long Life Seguros	4,05	0%
Latina Vida	2,37	0%
Primma	0,43	0%
Total	1.484,02	100%

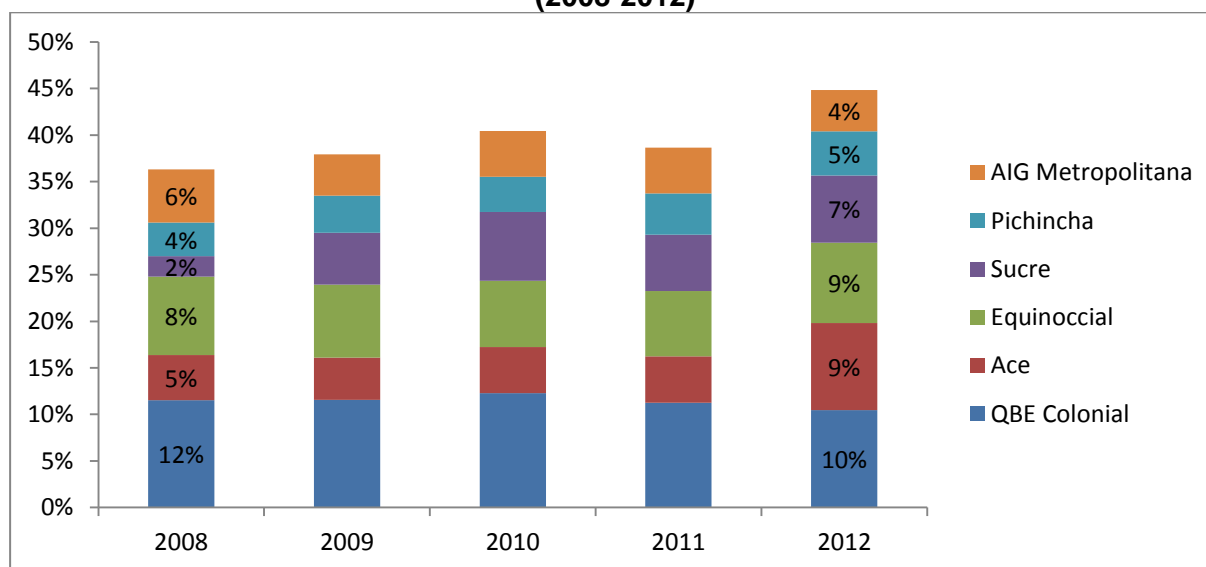
**Fuente:** Superintendencia de Bancos y Seguros. Estadísticas de Seguros Privados (2014).

**Elaboración:** David Pozo.

La empresa con mayor participación de la prima neta total es QBE Colonial S.A, esta empresa tenía una participación del total del mercado de seguros del 12% en el año 2008, sin embargo, QBE Seguros Colonial S.A en el año 2012 su participación se redujo al 10%. En segundo lugar se encuentra Ace Seguros S.A, con el 9% de participación en el mercado de seguros en el año 2012, vale indicar que en el año 2008 Ace Seguros S.A tenía una participación del 5% de la prima neta emitida, pero en el 2012 aumentó su participación en el mercado. En tercera posición se encuentra Seguros Equinoccial S.A que ha mantenido una participación dentro del mercado entre el 7% y 9% del total de la prima neta emitida. En cuarto lugar, por su participación en el año 2012, es Seguros Sucre S.A. Esta aseguradora en el año 2008 poseía una participación del 2% del total de prima neta emitida, para el año

2012, su participación dentro del mercado aumento a 7%. En quinto y sexto lugar se encuentran las empresas Seguros del Pichincha S.A y AIG Metropolitana Cía. de Seguros y Reaseguros S.A que cuentan con una participación en el año 2012 del 5% y 4%, respectivamente. En el **Gráfico No. 25** se puede apreciar la evolución de la participación de estas empresas en el mercado asegurador en el periodo comprendido entre los años 2008 hasta el año 2012. Vale destacar que pueden existir diversos motivos para la reestructuración de las participaciones de las empresas, como son aumentos en gastos de publicidad, mayor número de intermediarios que ayudan a la venta de seguros o incluso malos manejos administrativos.

**Gráfico No. 25**  
**Evolución de la participación de las principales empresas en el mercado asegurador (2008-2012)**



**Fuente:** Superintendencia de Bancos y Seguros. Estadísticas de Seguros Privados (2014).  
**Elaboración:** David Pozo.

## Evolución de los indicadores financieros

Los indicadores financieros permiten observar el funcionamiento de las empresas en un periodo determinado. Con estos indicadores se puede determinar si las compañías tienen un manejo adecuado o no de sus resultados financieros. En la presente sección se ha realizado un análisis de 3 indicadores financieros para observar el funcionamiento agregado del sistema de seguros en Ecuador. Vale mencionar, que estos indicadores son recopilados de la Superintendencia de Bancos y Seguros para los años 2008, 2009, 2010, 2011 y 2012.

El primer indicador que se va analizar es la liquidez. Este índice mide cuánto de los activos de una compañía pueden cubrir los pasivos contraídos por la empresa. Este indicador debe ser mayor a 100% para identificar que la empresa puede responder a sus obligaciones con terceros, por el contrario, si el indicador es menor al 100% se puede decir que la empresa no es solvente para pagar sus deudas.

Según los datos estadísticos de la Superintendencia de Bancos y Seguros en sus boletines estadísticos (2014), el total del sistema de seguros tiene una liquidez promedio que sobrepasa el 100%, a pesar de ello, la liquidez tiene una tendencia decreciente, en



promedio, la liquidez ha tenido una tasa de variación de -2,3% durante los 4 años analizados. Además, se puede señalar que el año 2012 experimentó la mayor reducción de la liquidez (-7.7%). Esto puede estar explicado por factores internos de las empresas aseguradoras como el aumento en los pasivos, o incluso la disminución de los activos corrientes. En el **Gráfico No. 26** se puede ver la evolución de la liquidez del total del sistema de seguros.



**Fuente:** Superintendencia de Bancos y Seguros. Estadísticas de Seguros Privados (2014).

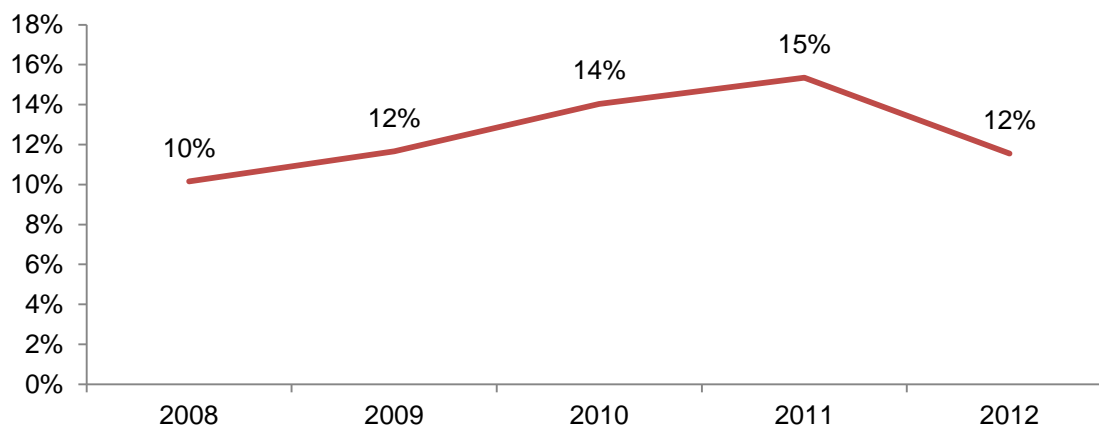
**Elaboración:** David Pozo.

Otro de los indicadores financieros más utilizados para saber si una empresa está operando de la mejor manera es la Rentabilidad de Operación (ROE), que mide cuánto de la prima neta pagada se convierte en utilidad para la empresa. Si esta relación es mayor quiere decir que la prima neta pagada en el periodo está generando una mayor utilidad para la compañía.

En Ecuador, el promedio de las empresas que operan en el mercado de seguros, posee una rentabilidad de operaciones positivas, ya que el ROE promedio del sistema de seguros en el periodo 2008-2012 fue del 13%, en otras palabras por cada dólar de prima neta pagada, 13 centavos se convierten en utilidad para la compañía. Por otro lado, la evolución de este indicador tiene dos tendencias, la prima que va desde el año 2008 al año 2011, que muestra tasa de crecimiento promedio del 14,9%, y la segunda que disminuye su crecimiento a -24,7% para el año 2012 (Véase **Gráfico No. 27**). (Superintendencia de Bancos y Seguros, 2014)

Finalmente, el indicador de gastos administrativos que mide cuánto de la prima neta pagada se destina al pago de gastos administrativos. En el mercado de seguros del Ecuador, la tasa de gastos administrativos oscila entre el 13% y el 15%. En otras palabras, por cada dólar de prima neta pagada se destina entre 13 y 15 centavos a gastos exclusivamente administrativos. En el **Gráfico No. 28** se puede observar la evolución de del indicador del Gasto Administrativo para el periodo comprendido entre el año 2008 al año 2012.

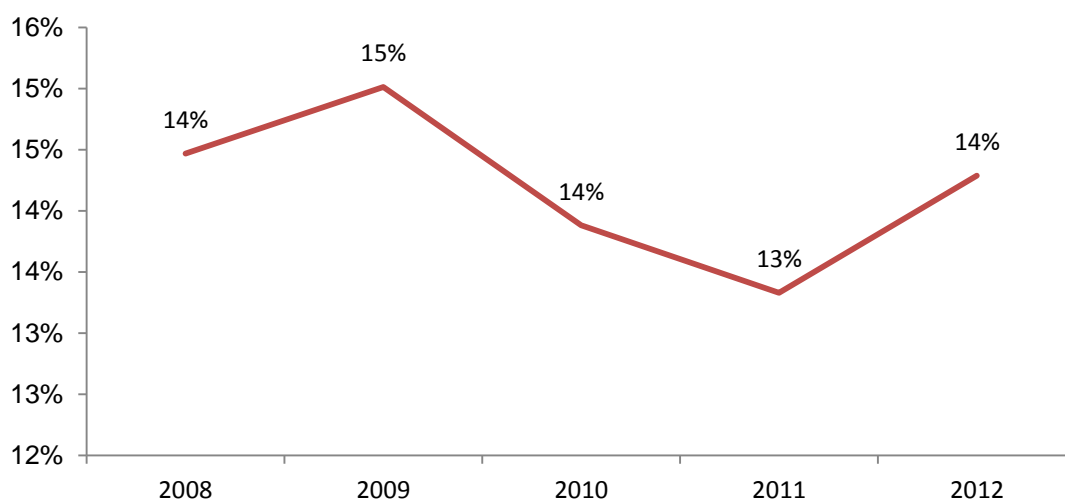
**Gráfico No. 27**  
**Indicador ROE Sistema de Seguros de Ecuador (2008-2012)**



**Fuente:** Superintendencia de Bancos y Seguros. Estadísticas de Seguros Privados (2014).

**Elaboración:** David Pozo.

**Gráfico No. 28**  
**Indicador de Gasto Administrativo Sistema de Seguros de Ecuador (2008-2012)**



**Fuente:** Superintendencia de Bancos y Seguros. Estadísticas de Seguros Privados (2014).

**Elaboración:** David Pozo.

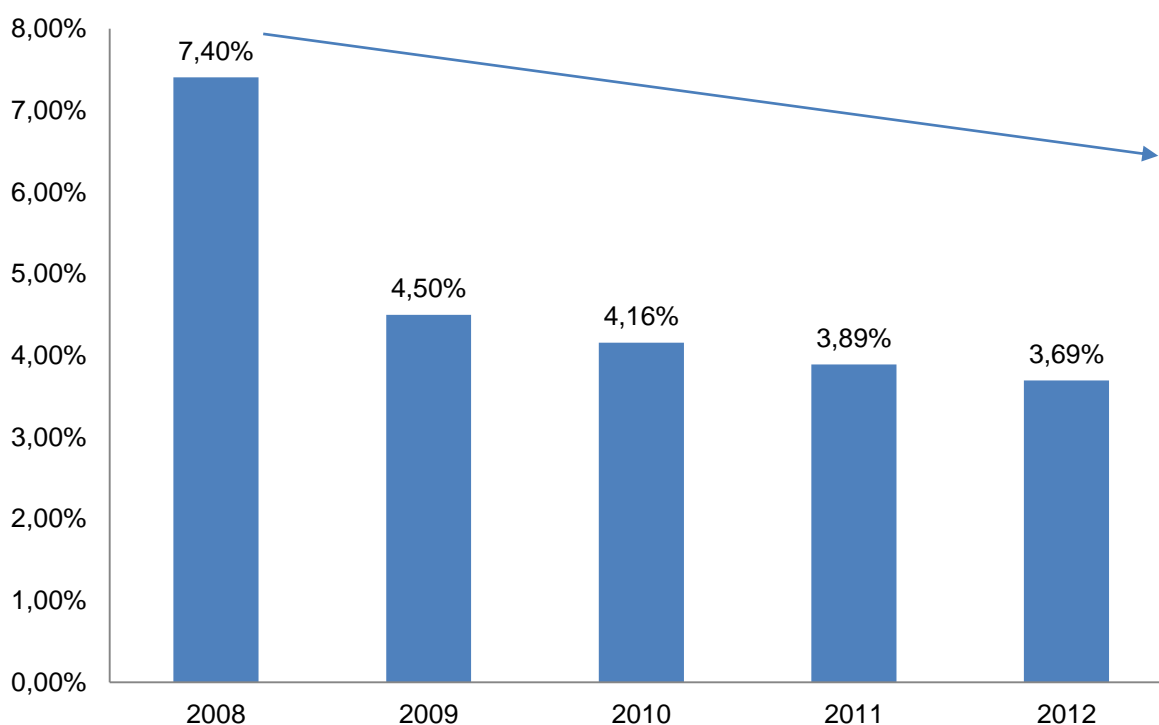
## Sector de Seguros en Ecuador (Sector SOAT)

En esta sección se analizará el ramo SOAT. En la primera parte se observará la participación de la prima neta emitida del ramo SOAT, frente al total de prima neta emitida. La segunda parte consta de una descripción de los operadores que ofrecen este tipo de póliza, identificando la importancia de la prima neta emitida en este ramo por cada empresa, y finalmente, un análisis de los indicadores financieros de cada empresa que ofrece este seguro, para observar si están operando de manera eficiente.

### Evolución de la participación de la Prima Neta Emitida Global vs la Prima Neta Emitida en el ramo SOAT

En el primer año de funcionamiento del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (2008), se tuvo una participación del 7,4% del total de la prima neta emitida del sector de seguros, mientras que en los años siguientes, la participación se redujo al 4,5% en el año 2009 hasta reducirse al 3,69% en el año 2012. En el **Gráfico No. 29** se puede observar la participación de la prima neta del SOAT en el total de prima neta emitida del sistema de seguros para el periodo 2008-2012 (Superintendencia de Bancos y Seguros, 2014). Como se mencionó anteriormente, la participación del SOAT se vio reducida por el aumento de emisión de primas emitidas de otros ramos de seguros, lo que llevó a una reestructuración de las participaciones de cada seguro frente al total de prima neta emitida.

**Gráfico No. 29**  
**Participación de la Prima Neta Emitida del SOAT, en el total de prima neta emitida (2008-2012)**

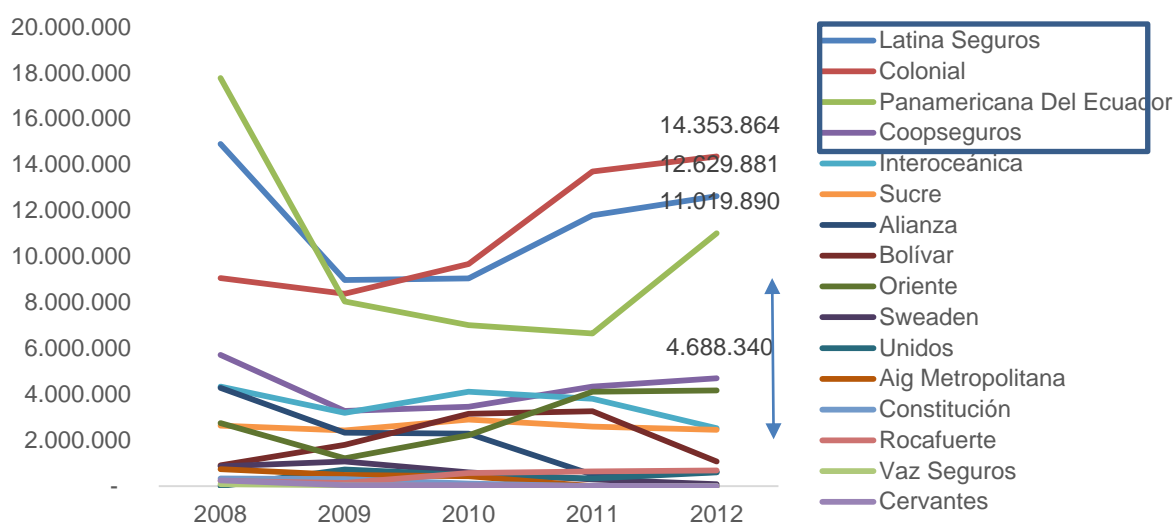


**Fuente:** Superintendencia de Bancos y Seguros. Estadísticas de Seguros Privados (2014).

**Elaboración:** David Pozo.

Una vez analizado la participación de la prima emitida del SOAT, con respecto al total de prima neta emitida, es necesario visualizar la evolución de la prima neta emitida por cada una de las empresas que operan en ese mercado, en el **Gráfico No. 30**, se evidencia que algunas empresas mantienen una tendencia decreciente en cuanto a la emisión de prima neta del SOAT en el periodo comprendido entre los años 2008 hasta el año 2012, esto puede estar asociado con la disminución de la venta de automóviles en el año 2009, con lo cual la demanda de dicho seguro se vio reducida significativamente. Por otro lado en el **Gráfico No. 30** además se puede observar que en el mercado de SOAT, cuatro empresas poseen la mayoría de ventas de pólizas (QBE Colonial S.A, Latina de Seguros S.A, Panamericana del Ecuador S.A Compañía de Seguros y Reaseguros y Coopseguros S.A) e inclusive existe una diferencia amplia entre la tercera y la cuarta empresa en más del doble de prima neta emitida del SOAT.

**Gráfico No. 30**  
**Evolución de la Prima Emitida del SOAT, por empresa de seguros (2008-2012)**



**Fuente:** Superintendencia de Bancos y Seguros. Estadísticas de Seguros Privados (2014).  
**Elaboración:** David Pozo.

### Descripción de los Principales Operadores en el ramo SOAT

En el periodo comprendido entre el año 2008 al año 2012, operaban varias empresas en el ramo de SOAT. Cuando entró en funcionamiento el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito en el año 2008, operaban en el mercado 16 empresas de seguros, sin embargo para el año 2012 el número de operadores económicos se redujo a 12 empresas, con ello hubo una reducción de cuatro competidores en dicho mercado. Uno de los factores que influyeron para la reducción de los operadores en este mercado fue la disminución del precio de la prima del SOAT, estos cambios se dieron conforme lo dispuesto en el Decreto Ejecutivo No. 1767 publicado en el Suplemento del Registro Oficial No. 613 de 16 de junio del 2009. De acuerdo a dicho decreto se estableció una reducción del 30% de la tarifa de la prima, con ello el margen de ganancia de las empresas se redujo considerablemente y se perdió el incentivo para operar en este ramo de seguros.

En esta sección se realizará un análisis descriptivo de las empresas que han operado en el ramo SOAT, en el periodo 2008-2012, para observar la evolución de la prima neta emitida de cada empresa, sin embargo para efectos del análisis de competencia, vale remarcar que para establecer los efectos anticompetitivos que existen en el mercado únicamente se debería analizar a las empresas que participan en el mercado SOAT, en el último periodo fiscal, sin perjuicio de lo anterior, en este trabajo se busca observar el comportamiento de cada empresa que ha participado en el mercado SOAT. Para dicho análisis la información proporcionada en la presente sección fue recopilada directamente de las páginas web de cada empresa y las estadísticas de la Superintendencia de Bancos y Seguros. Las 16 empresas que operaban en este periodo de tiempo (2008-2012) son:

- AIG Metropolitana Compañía de Seguros y Reaseguros S.A.- En el año 1980 mediante Resolución No. 80-189-S ingresa AIG Metropolitana al mercado asegurador de Ecuador. Esta empresa posee alrededor de 90 años ofreciendo el

servicio de seguros a nivel mundial, esta compañía de seguros tiene presencia en 160 países en el mundo. AIG Metropolitana tiene sus oficinas centrales en la ciudad de Quito, y se encuentra en el puesto 167 del ranking de ventas del año 2012 elaborado por la revista Ekos en el año 2012.

- Alianza Compañía de Seguros y Reaseguros S.A.- En el año 1977, mediante Resolución No. 77-19-S comenzó a operar la empresa Alianza Compañía de Seguros y Reaseguros S.A. Esta compañía ofrece seguros de riesgos catastróficos, seguros de bienes, seguros de personas, riesgos técnicos y fianzas. Alianza tiene sus oficinas centrales en la ciudad de Quito y se encuentra en el puesto 650 del ranking de ventas del año 2012 elaborado por la revista Ekos en el año 2012.
- Bolívar Compañía de Seguros del Ecuador S.A.- En el año 1957, mediante Resolución No. 5724-S, ingresa al mercado de seguros la empresa Bolívar Compañía de Seguros del Ecuador S.A. Se encuentra domiciliada en ciudad de Guayaquil. Posee una amplia gama de productos de seguros, entre ellos los seguros de vida, asistencia médica, daños a propiedades y fianzas. Seguros Bolívar se encuentra en el puesto 526 del ranking de ventas del año 2012 elaborado por la revista Ekos en el año 2012.
- Cervantes Compañías de Seguros S.A.- En el año 1993, mediante Resolución No. 93-489-S comenzó a operar la empresa Cervantes Compañía de Seguros S.A. Se encuentra domiciliado en la ciudad de Quito, su principal servicio es ofrecer seguros en los ramos generales y técnicos. Cervantes se encuentra en la posición 532 del ranking de ventas del año 2012 elaborado por la revista Ekos, además, vale destacar que dicha empresa pertenece al grupo económico de Banco Internacional.
- Constitución C.A. Compañía de Seguros.- Constitución C.A es una empresa que ingresó al país en el año 2009 con la adquisición de la empresa Memoser, empresa que se constituyó en el año 1987 mediante Resolución No. 87-097-S. Esta empresa de seguros opera tanto en seguros generales y seguros de vida, y se encuentra domiciliada en la ciudad de Quito. Para el año 2012 se encontraba en la posición número 1.122 del ranking de ventas del año 2012 elaborado por la revista Ekos en el año 2012.
- Coopseguros del Ecuador S.A. Compañía de Seguros y Reaseguros.- Mediante Resolución No. 049-Sde 1970, es aprobada la compañía Coopseguros del Ecuador S.A para ofrecer servicios de seguros en Ecuador, su matriz se encuentra en la ciudad de Quito, y ofrece principalmente seguros de vida, y seguros generales. En el año 2012 Coopseguros se ubicó en la posición 644 del ranking de ventas del año 2012 elaborado por la revista Ekos en el año 2012.
- Interoceánica C.A. Seguros.- En el año 1993, mediante Resolución No. 93-069-S, la compañía Interoceánica C.A, comienza a operar en el mercado asegurador en Ecuador, misma que se encuentra domiciliada en la ciudad de Quito, y que ofrece productos destinados tanto a personas como a empresas, entre ellos se destaca seguros de vida, seguros patrimoniales y fianzas. Esta compañía se encuentra en el

puesto 812 del ranking de ventas del año 2012 elaborado por la revista Ekos en el año 2012.

- Latina Seguros y Reaseguros S.A.- Es una empresa de seguros que mediante Resolución No. 88-S del año 1952 comenzó a operar en Ecuador con el nombre de “Sul – América”. En el año 2008 decide cambiar su nombre a Latina de Seguros. Latina de Seguros tiene sus oficinas centrales en la ciudad de Guayaquil, además esta empresa de seguros se encuentra en el puesto 393 del ranking de ventas del año 2012 en Ecuador elaborado por Ekos.
- Panamericana del Ecuador S.A Compañía de Seguros y Reaseguros.- Mediante Resolución No. 73-39-S del año 1973, se aprueba el funcionamiento de la empresa Panamericana del Ecuador S.A, para que pueda ofrecer seguros privados en el territorio nacional. Panamericana se encuentra en el puesto número 277 del ranking de ventas del año 2012 elaborado por la revista Ekos en el año 2012.
- QBE Seguros Colonial S.A.- Colonial fue una empresa que se constituyó legalmente en el año 1992 (mediante Resolución No. 93-489-S) domiciliada en la ciudad de Quito, sin embargo en el año 2010 es adquirida por la empresa QBE (empresa que cuenta con presencia en más de 52 países a nivel mundial). Los principales productos que ofrece esta compañía son: Seguros de Vehículos, Fianzas, Accidentes personales, SOAT, seguros agropecuarios entre otros. QBE Seguros Colonial S.A. se encuentra en la posición 134 del ranking de ventas del año 2012 en Ecuador elaborado por Ekos.
- Seguro Oriente S.A.- En el año 1970 mediante Resolución No.049-S se aprueba el funcionamiento de Seguros Oriente, con su matriz en la ciudad de Quito, esta compañía ofrece seguros tanto a empresas como a personas naturales. Algunos de los productos que Seguro Oriente ofrece son, seguros de fianzas, construcción, vehicular, patrimoniales Seguro Oriente se encuentra en el puesto 144 del ranking de ventas del año 2012 elaborado por la revista Ekos en el año 2012.
- Seguros Rocafuerte S.A.- En el año 1967 mediante Resolución No. 6719-S se aprueba el funcionamiento de Seguros Rocafuerte (Empresa Pública) para que pueda operar en el mercado asegurador en Ecuador, sus oficinas centrales se encuentran en la ciudad de Guayaquil y ofrece principalmente seguros vehiculares, fianzas, ramo de vida, casco marítimo, SOAT. Seguros Rocafuerte se encuentra en la posición 368 del ranking de ventas del año 2012 elaborado por la revista Ekos en el año 2012.
- Seguros Sucre S.A.- En el año 1971 mediante Resolución No. 71-31-S, ingresa al mercado asegurador la empresa Seguros Sucre (Empresa Pública), ubicada en la ciudad de Quito, esta compañía ofrece seguros personales, seguros de fianza, seguros generales y SOAT. Seguros Sucre se encuentra ubicada en el puesto 111 del ranking de ventas del año 2012 elaborado por la revista Ekos en el año 2012.
- Seguros Unidos S.A.- Mediante Resolución No. 94-376-S del año 1994, se aprueba

el funcionamiento de la compañía Seguros Unidos, esta empresa de seguros pertenece al grupo económico Almacenes Juan Eljuri, ofreciendo los servicios de aseguramiento y reaseguro. Dentro de los ramos de seguros en los que operan Seguros Unidos son: incendio, robo, responsabilidad civil, fidelidad, accidentes personales y seguros vehiculares. Unidos se ubica en la posición 683 del ranking de ventas del año 2012 elaborado por la revista Ekos en el año 2012.

- Sweaden Compañía de Seguros y Reaseguros S.A.- La compañía Sweaden entró al mercado de seguros del Ecuador en el año 2007 mediante Resolución No. SBS-2007-774. El principal producto de seguro que ofrece esta compañía es el seguro Vehicular y SOAT. Sweaden se ubica en la posición 790 del ranking de ventas del año 2012 elaborado por la revista Ekos en el año 2012.
- Vaz Seguros S.A.- Mediante Resolución No. SBS-INS-2002-0873 del año 2012, se aprueba el funcionamiento de la empresa Vaz Seguros S.A en el mercado asegurador de Ecuador, esta compañía pertenece al grupo económico Importadora Tomebamba. Ofrece entre otros productos de seguros, pólizas de accidentes personales, multiriesgos, robo, responsabilidad civil, fidelidad, vehicular, garantías aduaneras. En el ranking de ventas del año 2012 elaborado por la revista Ekos, vale añadir que la empresa Vaz Seguros se encuentra en la posición número 993.

A continuación se describirá la evolución de la prima neta emitida del SOAT de cada uno de los 16 operadores que se encuentran operando en este ramo de seguros en el periodo comprendido entre los años 2008 hasta el año 2012.

### Latina Seguros y Reaseguros S.A

Latina Seguros inició en el año 2008 la oferta de pólizas de SOAT, en el primer año de funcionamiento emitió 14 millones de USD de prima neta emitida de SOAT, esto representaba el 39% del total de prima neta emitida de todos los ramos que opera esta aseguradora. En el año 2009 el porcentaje de participación en la prima neta total disminuyó al 24%. En los años siguientes la participación ha tenido un promedio de crecimiento del 8% desde el año 2010 hasta el año 2012 (Véase **Tabla No. 3**). En el **Gráfico No. 31** se puede observar que desde el año 2009 al año 2012 ha experimentado un crecimiento de la prima neta emitida de SOAT, mientras que los costos de siniestro de este ramo nunca han sobrepasado a la prima emitida.

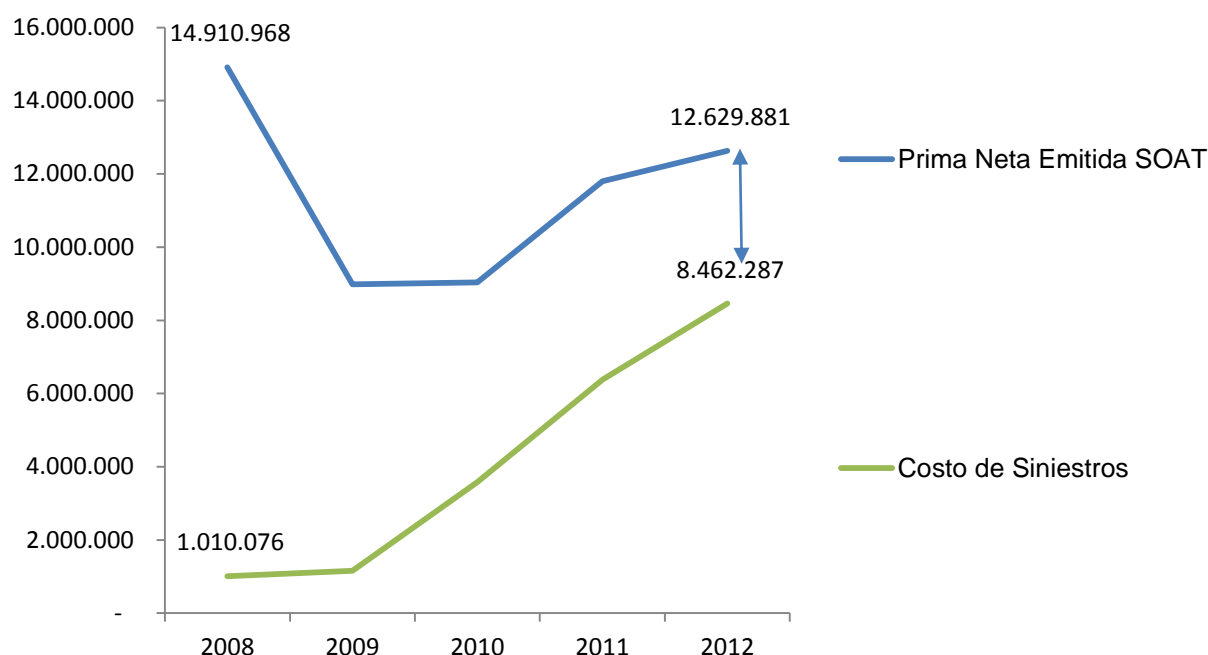
**Tabla No. 3**  
**Prima Neta Emitida Latina (2008-2012)**

Latina Seguros	2008	2009	2010	2011	2012
Prima Neta Emitida SOAT en dólares (a)	14.910.968	8.981.649	9.039.875	11.795.950	12.629.881
Prima Neta Emitida Total en dólares (b)	38.234.685	37.499.093	34.978.183	40.322.076	41.794.960
Porcentaje Prima Neta Emitida Total c= a/b	39%	24%	26%	29%	30%
Variación del Porcentaje de Prima Neta Emitida Total (c)		-39%	8%	13%	3%

**Fuente:** Superintendencia de Bancos y Seguros. Estadísticas de Seguros Privados (2014).

**Elaboración:** David Pozo.

**Gráfico No. 31**  
**Evolución de la Prima Neta Emitida del SOAT y los Costos de Siniestros del SOAT**  
**Latina (2008-2012)**



**Fuente:** Superintendencia de Bancos y Seguros. Estadísticas de Seguros Privados (2014).  
**Elaboración:** David Pozo.

### QBE Seguros Colonial S.A

En el periodo analizado, QBE Seguros Colonial S.A ha experimentado un crecimiento en cuanto al volumen de prima neta emitida en el ramo SOAT, ya que en promedio posee una tasa de crecimiento del 14% en los 5 años de análisis. Sin embargo, la participación de la prima del SOAT en el total de prima neta emitida (entre el 7% y 9%) de la empresa ha mantenido una tasa de variación decreciente entre el año 2008 al año 2010 y una tasa de variación creciente en el año 2011 y 2012 (Véase **Tabla No. 4**).

En cuanto a la evolución de los costos de siniestro se puede observar en el **Gráfico No. 32** que sigue la misma tendencia que la prima neta emitida, y en ninguno de los años los costos de siniestros fueron mayores a la prima emitida.

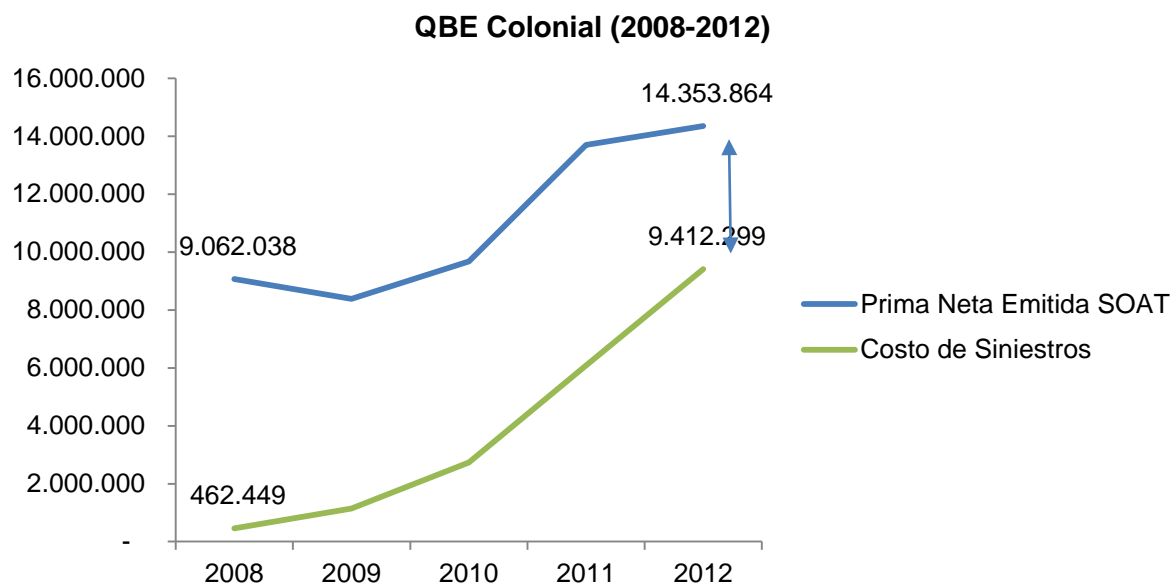
**Tabla No. 4**  
**Prima Neta Emitida QBE Seguros Colonial (2008-2012)**

QBE Colonial	2008	2009	2010	2011	2012
Prima Neta Emitida SOAT en dólares (a)	9.062.038	8.383.157	9.680.196	13.699.172	14.353.864
Prima Neta Emitida Total en dólares (b)	100.890.103	109.126.761	136.025.554	150.421.079	155.332.385
Porcentaje Prima Neta Emitida Total c= a/b	9%	8%	7%	9%	9%
Variación del Porcentaje de Prima Neta Emitida Total (c)			-14%	-7%	28%

**Fuente:** Superintendencia de Bancos y Seguros. Estadísticas de Seguros Privados (2014).  
**Elaboración:** David Pozo.

**Gráfico No. 32**  
**Evolución de la Prima Neta Emitida del SOAT y los Costos de Siniestros del SOAT**





**Fuente:** Superintendencia de Bancos y Seguros. Estadísticas de Seguros Privados (2014).

**Elaboración:** David Pozo.

### **Panamericana del Ecuador S.A Compañía de Seguros y Reaseguros**

En el primer año de funcionamiento del SOAT, la participación de este ramo de seguro en el total de la prima neta emitida de la empresa Panamericana del Ecuador, bordeaba el 42%, esto quiere decir que por cada 100 dólares de prima neta emitida, 42 dólares fueron del ramo SOAT. En los años siguientes, la participación se redujo considerablemente en los años 2010 (15%) y 2011 (13%). Sin embargo, en el año 2012 se incrementó al 20% (Véase **Tabla No. 5**).

Si se analiza únicamente el comportamiento de la prima emitida del SOAT (**Gráfico No. 33**) se puede evidenciar que ha tenido un periodo de decrecimiento, iniciando con 17 millones de USD en el año 2008 y reduciéndose a 11 millones de USD en el año 2012. Vale destacar, que los costos de los siniestros en ninguno de los años de análisis han superado el valor de la prima neta emitida.

**Tabla No. 5**  
**Prima Neta Emitida Panamericana (2008-2012)**

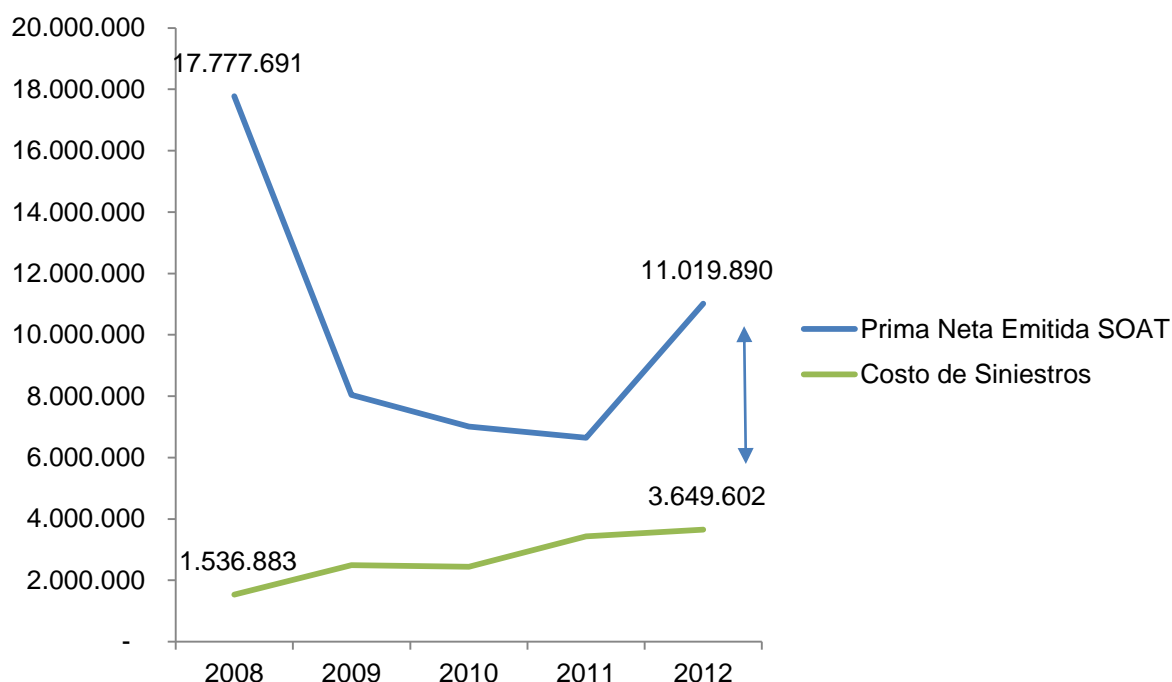
Panamericana Del Ecuador	2008	2009	2010	2011	2012
Prima Neta Emitida SOAT en dólares (a)	17.777.691	8.041.102	7.012.093	6.641.200	11.019.890
Prima Neta Emitida Total en dólares (b)	41.959.482	37.289.836	47.236.830	52.798.474	54.328.940
Porcentaje Prima Neta Emitida Total c= a/b	42%	22%	15%	13%	20%
Variación del Porcentaje de Prima Neta Emitida Total (c)		-49%	-31%	-15%	61%

**Fuente:** Superintendencia de Bancos y Seguros. Estadísticas de Seguros Privados (2014).

**Elaboración:** David Pozo.

### **Gráfico No. 33**

### Evolución de la Prima Neta Emitida del SOAT y los Costos de Siniestros del SOAT Panamericana (2008-2012)



**Fuente:** Superintendencia de Bancos y Seguros. Estadísticas de Seguros Privados (2014).

**Elaboración:** David Pozo.

### Coopseguros del Ecuador S.A. Compañía de Seguros y Reaseguros

Coopseguros ha tenido una emisión de prima neta emitida en el ramo de SOAT durante el periodo 2008-2012 de 4 millones de USD, lo que representa en promedio una participación del 22% del total de prima neta emitida de esta aseguradora (Véase **Tabla No. 6**). En cuanto al costo del siniestro de este ramo, en ninguno de los años analizados, los costos han superado al valor de la emisión de la prima, esto indica que la empresa de seguros no está perdiendo dinero por pólizas de SOAT (**Gráfico No. 34**).

**Tabla No. 6**  
**Prima Neta Emitida Coopseguros (2008-2012)**

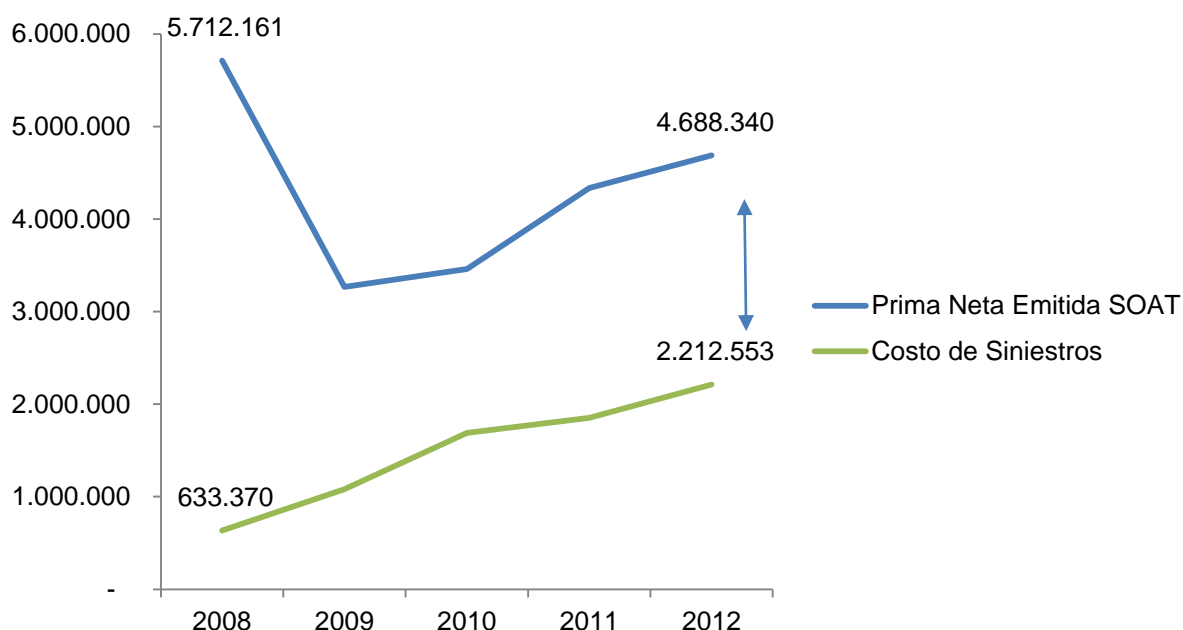
Coopseguros	2008	2009	2010	2011	2012
Prima Neta Emitida SOAT en dólares (a)	5.712.161	3.265.320	3.458.816	4.335.255	4.688.340
Prima Neta Emitida Total en dólares (b)	19.028.023	15.912.360	16.985.064	22.093.932	24.276.378
Porcentaje Prima Neta Emitida Total c= a/b	30%	21%	20%	20%	19%
Variación del Porcentaje de Prima Neta Emitida Total (c)		-32%	-1%	-4%	-2%

**Fuente:** Superintendencia de Bancos y Seguros. Estadísticas de Seguros Privados (2014).

**Elaboración:** David Pozo.

### Gráfico No. 34

### Evolución de la Prima Neta Emitida del SOAT y los Costos de Siniestros del SOAT Coopseguros (2008-2012)



**Fuente:** Superintendencia de Bancos y Seguros. Estadísticas de Seguros Privados (2014).

**Elaboración:** David Pozo.

### Interoceánica C.A. Seguros

Interoceánica ofrece el servicio de SOAT desde el año 2008, iniciando el primer año con 4,3 millones de USD en prima neta emitida en este segmento de seguros, sin embargo se redujo a 2,5 millones de USD para el año 2012, esto representa una reducción cercana al 50%. A pesar de aquello, la participación del ramo SOAT en el total de prima emitida ha oscilado entre el 14% y 20%, esto quiere decir que por cada 100 dólares de prima neta emitida de la compañía Interoceánica, entre 14 y 20 USD son primas emitidas del SOAT (Véase **Tabla No. 7**).

En el caso de siniestros se puede observar en el **Gráfico No. 35** que tiene una tendencia creciente, mientras que la prima neta emitida tiende a reducirse, a pesar de aquello los costos no son mayores al valor de la prima emitida del SOAT.

**Tabla No. 7**  
**Prima Neta Emitida Interoceánica (2008-2012)**

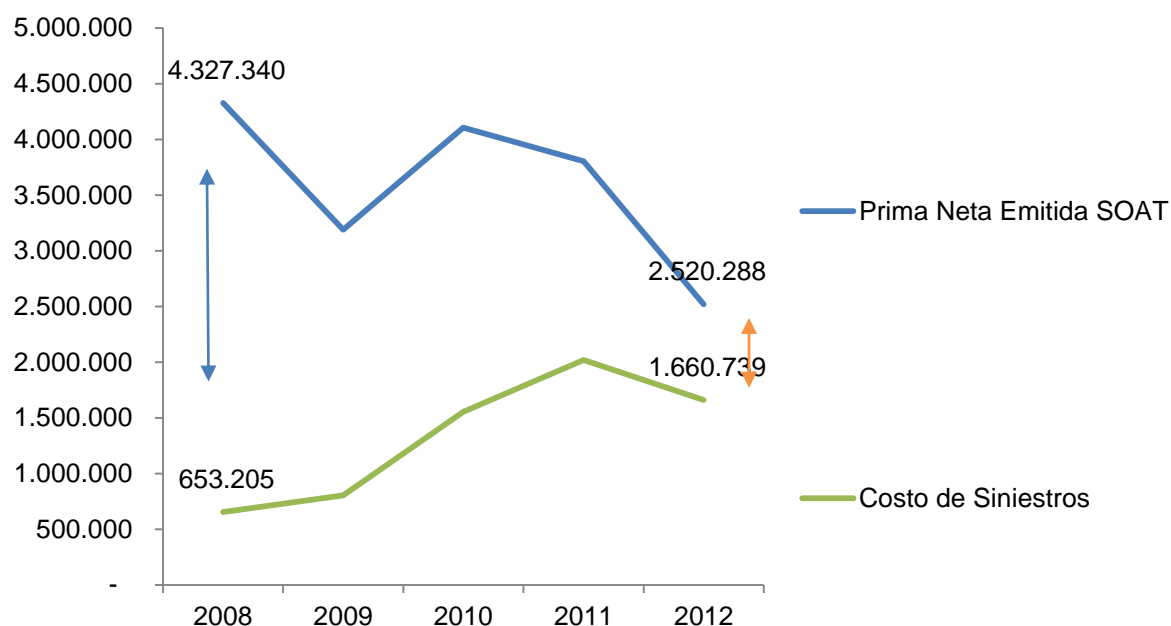
Interoceánica	2008	2009	2010	2011	2012
Prima Neta Emitida SOAT en dólares (a)	4.327.340	3.187.690	4.105.442	3.802.874	2.520.288
Prima Neta Emitida Total en dólares (b)	30.638.822	22.830.453	21.111.974	18.656.930	16.300.473
Porcentaje Prima Neta Emitida Total c= a/b	14%	14%	19%	20%	15%
Variación del Porcentaje de Prima Neta Emitida Total (c)		-1%	39%	5%	-24%

**Fuente:** Superintendencia de Bancos y Seguros. Estadísticas de Seguros Privados (2014).

**Elaboración:** David Pozo.

### Gráfico No. 35

### Evolución de la Prima Neta Emitida del SOAT y los Costos de Siniestros del SOAT Interoceánica (2008-2012)



**Fuente:** Superintendencia de Bancos y Seguros. Estadísticas de Seguros Privados (2014).

**Elaboración:** David Pozo.

### Seguros Sucre S.A

La compañía Seguros Sucre, ha mantenido una emisión promedio de prima neta de 2,5 millones de USD en los 5 primeros años de funcionamiento de este segmento de seguro, sin embargo, la participación del SOAT en el total de prima neta emitida de todos los ramos de esta compañía, decayó del 14% en el año 2008 al 5% en el 2009, esto es una reducción del 108%. Esto viene explicado por el aumento de prima emitida en otros ramos de seguros, como se puede observar en el **Tabla No. 8**, en el año 2008 la prima emitida fue de 19,4 millones de USD, aumentando a 52,5 millones de USD en el año 2009 y finalmente, aumentado a 107,4 millones de USD en el año 2012.

Con respecto a los costos de siniestros del SOAT se puede visualizar en el **Gráfico No. 36** que sigue la misma tendencia que la prima neta emitida de este segmento de seguro, y que en ningún año, los costos sobrepasaron al valor total de la prima emitida, por lo que se puede mencionar que esta empresa genera algún tipo de utilidad en este ramo de seguro.

**Tabla No. 8**  
**Prima Neta Emitida Sucre (2008-2012)**

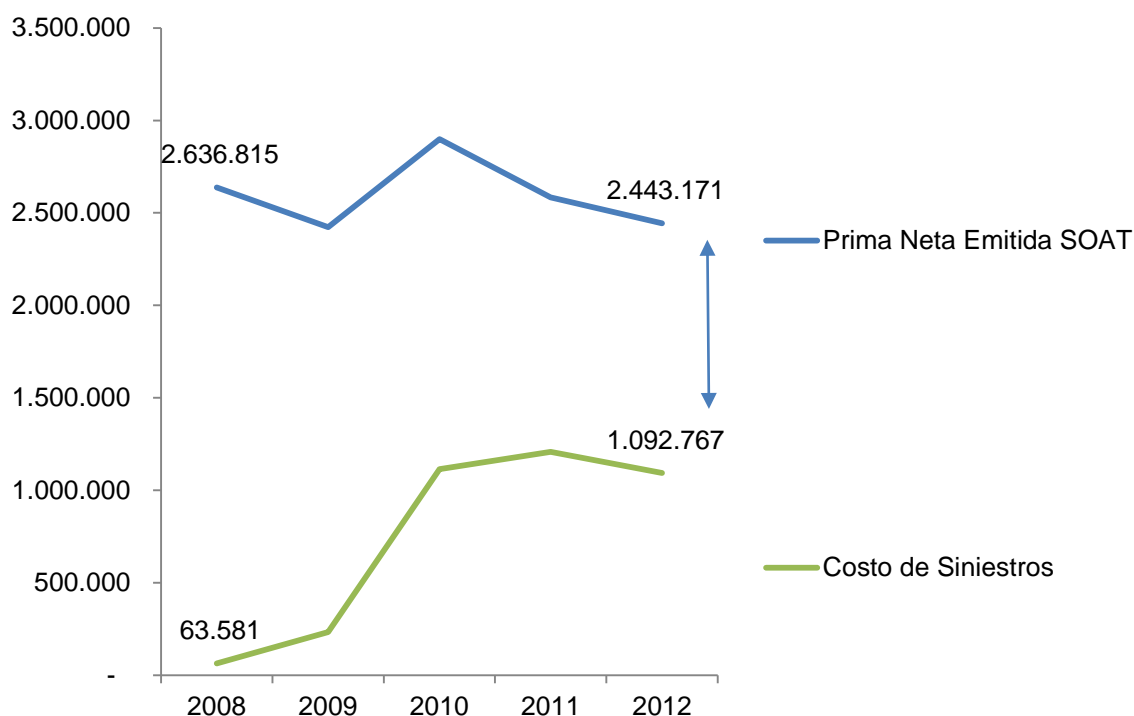
Sucre	2008	2009	2010	2011	2012
Prima Neta Emitida SOAT en dólares (a)	2.636.815	2.422.605	2.898.425	2.583.261	2.443.171
Prima Neta Emitida Total en dólares (b)	19.482.140	52.507.042	81.852.579	80.648.419	107.400.044
Porcentaje Prima Neta Emitida Total $c = a/b$	14%	5%	4%	3%	2%
Variación del Porcentaje de Prima Neta Emitida Total (c)		-66%	-23%	-10%	-29%

**Fuente:** Superintendencia de Bancos y Seguros. Estadísticas de Seguros Privados (2014).

**Elaboración:** David Pozo.

### Gráfico No. 36

### Evolución de la Prima Neta Emitida del SOAT y los Costos de Siniestros del SOAT Sucre (2008-2012)



**Fuente:** Superintendencia de Bancos y Seguros. Estadísticas de Seguros Privados (2014).

**Elaboración:** David Pozo.

### Alianza Compañía de Seguros y Reaseguros S.A

La evolución de la prima neta emitida del ramo SOAT de la empresa aseguradora Alianza, ha experimentado una reducción considerable, ya que en el año 2008 tenía 4,2 millones de USD en prima neta emitida, reduciéndose este valor a 0,6 millones de USD en el año 2012. Así mismo, la participación del SOAT en el total de prima neta emitida se redujo del 25 % en el año 2008 al 3% en el año 2012 (Véase **Tabla No. 9**). Por el contrario, los costos de siniestros han mantenido una tendencia creciente desde el año 2008 hasta el año 2011, y es precisamente este año, en el que los costos de siniestros superaron el valor de la prima neta emitida (**Gráfico No. 37**), por lo que la siniestralidad es alta en el segmento de SOAT para la compañía de seguros Alianza.

**Tabla No. 9**  
**Prima Neta Emitida Alianza (2008-2012)**

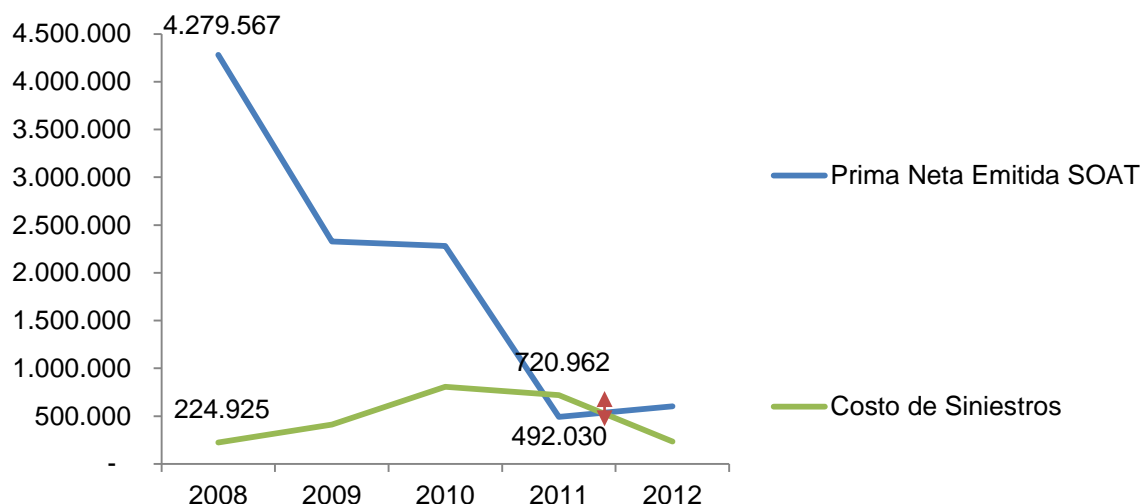
Alianza	2008	2009	2010	2011	2012
Prima Neta Emitida SOAT en dólares (a)	4.279.567	2.326.528	2.282.703	492.030	601.331
Prima Neta Emitida Total en dólares (b)	17.219.166	17.815.329	17.670.942	23.726.027	22.001.747
Porcentaje Prima Neta Emitida Total c= a/b	25%	13%	13%	2%	3%
Variación del Porcentaje de Prima Neta Emitida Total (c)		-47%	-1%	-84%	32%

**Fuente:** Superintendencia de Bancos y Seguros. Estadísticas de Seguros Privados (2014).

**Elaboración:** David Pozo.

### Gráfico No. 37

### Evolución de la Prima Neta Emitida del SOAT y los Costos de Sinistros del SOAT Alianza (2008-2012)



**Fuente:** Superintendencia de Bancos y Seguros. Estadísticas de Seguros Privados (2014).

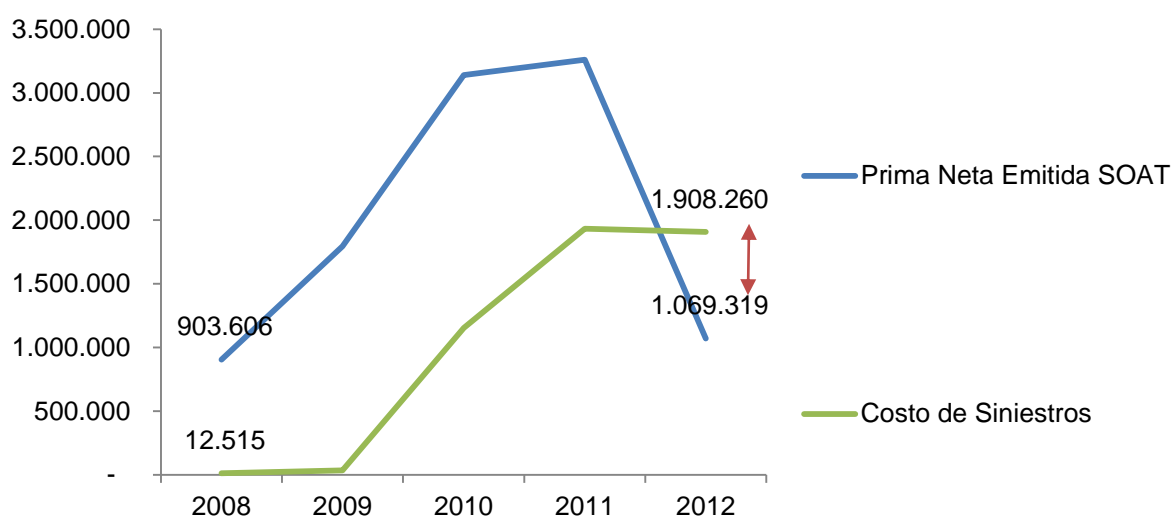
**Elaboración:** David Pozo.

### Bolívar Compañía de Seguros del Ecuador S.A

La aseguradora Bolívar comenzó a operar en el ramo SOAT en el año 2008, la prima neta emitida promedio desde el año 2008 hasta el año 2012 fue de 2 millones de USD, teniendo una participación promedio del total de la prima neta emitida del 7% (Véase **Tabla No. 10**), sin embargo la reducción de la prima emitida en el año 2012 provocó que los costos de los siniestros superaren el valor de la prima (Véase el **Gráfico No. 38**), por lo que, pudieron generar pérdida en este segmento de seguro.

**Gráfico No. 38**

### Evolución de la Prima Neta Emitida del SOAT y los Costos de Sinistros del SOAT Bolívar (2008-2012)



**Fuente:** Superintendencia de Bancos y Seguros. Estadísticas de Seguros Privados (2014).

**Elaboración:** David Pozo.

**Tabla No. 10**

### Prima Neta Emitida Bolívar (2008-2012)

Bolívar	2008	2009	2010	2011	2012
Prima Neta Emitida SOAT en dólares (a)	903.606	1.795.065	3.140.195	3.259.174	1.069.319
Prima Neta Emitida Total en dólares (b)	28.067.519	24.587.780	31.158.383	34.477.787	28.680.763
Porcentaje Prima Neta Emitida Total c= a/b	3%	7%	10%	9%	4%
Variación del Porcentaje de Prima Neta Emitida Total (c)		127%	38%	-6%	-61%

**Fuente:** Superintendencia de Bancos y Seguros. Estadísticas de Seguros Privados (2014).

**Elaboración:** David Pozo.

### Seguro Oriente S.A

Seguros Oriente inició la venta de pólizas de SOAT en el año 2008, manteniendo una emisión de prima neta emitida de 2,8 millones de USD en promedio anual, esto representa el 10% de participación del total de prima neta emitida de toda la compañía (Véase **Tabla No. 11**), en cuanto al valor de los siniestros, se ubican por debajo del valor total de la prima (**Gráfico No. 39**), esto quiere decir que Seguro Oriente, mantiene utilidad por la la venta de SOAT.

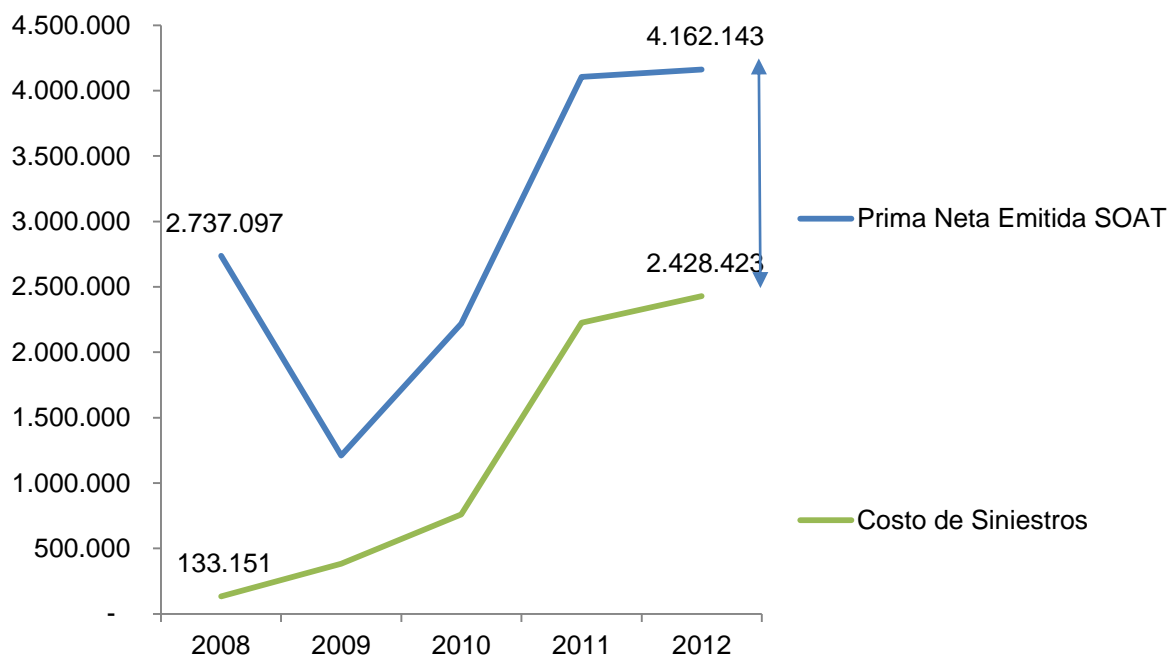
**Tabla No. 11**  
**Prima Neta Emitida Oriente (2008-2012)**

Oriente	2008	2009	2010	2011	2012
Prima Neta Emitida SOAT en dólares (a)	2.737.097	1.209.512	2.217.791	4.106.363	4.162.143
Prima Neta Emitida Total en dólares (b)	21.195.087	23.889.197	25.631.771	31.360.216	33.908.682
Porcentaje Prima Neta Emitida Total c= a/b	13%	5%	9%	13%	12%
Variación del Porcentaje de Prima Neta Emitida Total (c)		-61%	71%	51%	-6%

**Fuente:** Superintendencia de Bancos y Seguros. Estadísticas de Seguros Privados (2014).

**Elaboración:** David Pozo.

**Gráfico No. 39**  
**Evolución de la Prima Neta Emitida del SOAT y los Costos de Siniestros del SOAT Oriente (2008-2012)**



**Fuente:** Superintendencia de Bancos y Seguros. Estadísticas de Seguros Privados (2014).

**Elaboración:** David Pozo.

## Sweaden Compañía de Seguros y Reaseguros S.A.

La prima neta emitida del ramo SOAT de la compañía Sweaden, tiene una clara tendencia decreciente (**Gráfico No. 40**), esto se refleja además en la disminución de la participación del total de prima neta emitida, que en el año 2008 representaba el 20% y en el año 2012 apenas el 1% (Véase **Tabla No. 12**). Vale destacar, que los costos de siniestros en este ramo de seguros se encuentran cercanos al valor de la prima neta emitida, lo que señala que existe un margen muy reducido de beneficios para la empresa que pudiera suponer una posible salida de del mercado de SOAT.

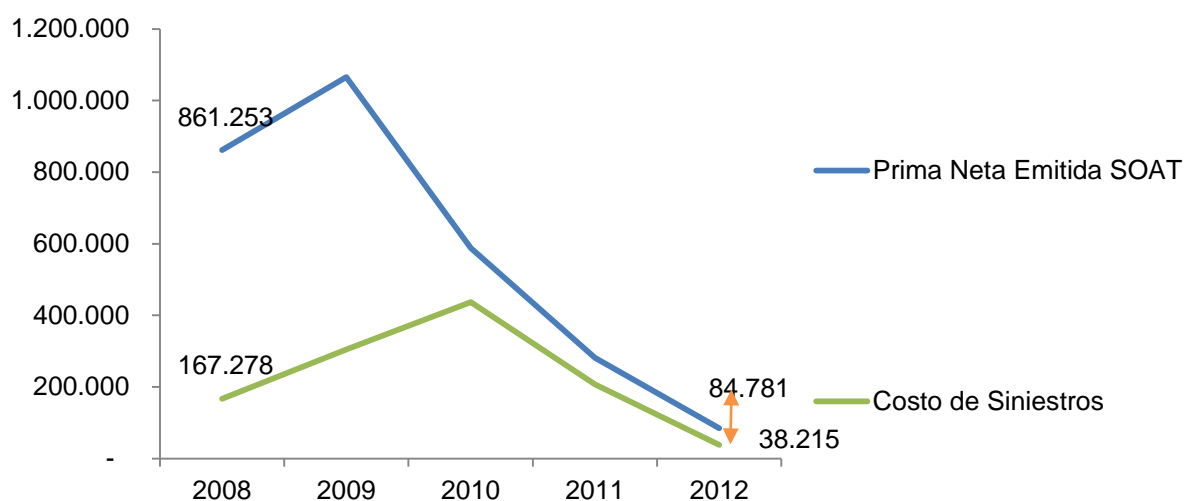
**Tabla No. 12**  
**Prima Neta Emitida Sweaden (2008-2012)**

Sweaden	2008	2009	2010	2011	2012
Prima Neta Emitida SOAT en dólares (a)	861.253	1.065.660	587.786	281.030	84.781
Prima Neta Emitida Total en dólares (b)	4.346.503	8.100.501	9.448.981	11.294.429	13.963.340
Porcentaje Prima Neta Emitida Total c= a/b	20%	13%	6%	2%	1%
Variación del Porcentaje de Prima Neta Emitida Total (c)		-34%	-53%	-60%	-76%

**Fuente:** Superintendencia de Bancos y Seguros. Estadísticas de Seguros Privados (2014).

**Elaboración:** David Pozo.

**Gráfico No. 40**  
**Evolución de la Prima Neta Emitida del SOAT y los Costos de Siniestros del SOAT Sweaden (2008-2012)**



**Fuente:** Superintendencia de Bancos y Seguros. Estadísticas de Seguros Privados (2014).

**Elaboración:** David Pozo.

## Seguros Unidos S.A

Seguros Unidos empezó a operar en el ramo de SOAT en el año 2009, la participación del SOAT en el total de la prima neta emitida se ha mantenido entre el 1% y el 2% (Véase **Tabla No. 13**), por lo que se puede asumir que el SOAT, es un segmento marginal para el negocio de esta aseguradora, por otra parte se evidencia además que los costos de siniestros de la pólizas emitidas han tenido una tendencia creciente hasta el año 2011 (**Gráfico No. 41**), con una reducción en el año 2012, por lo que se puede presumir que esta aseguradora posee algún ingreso de este ramo de seguro.



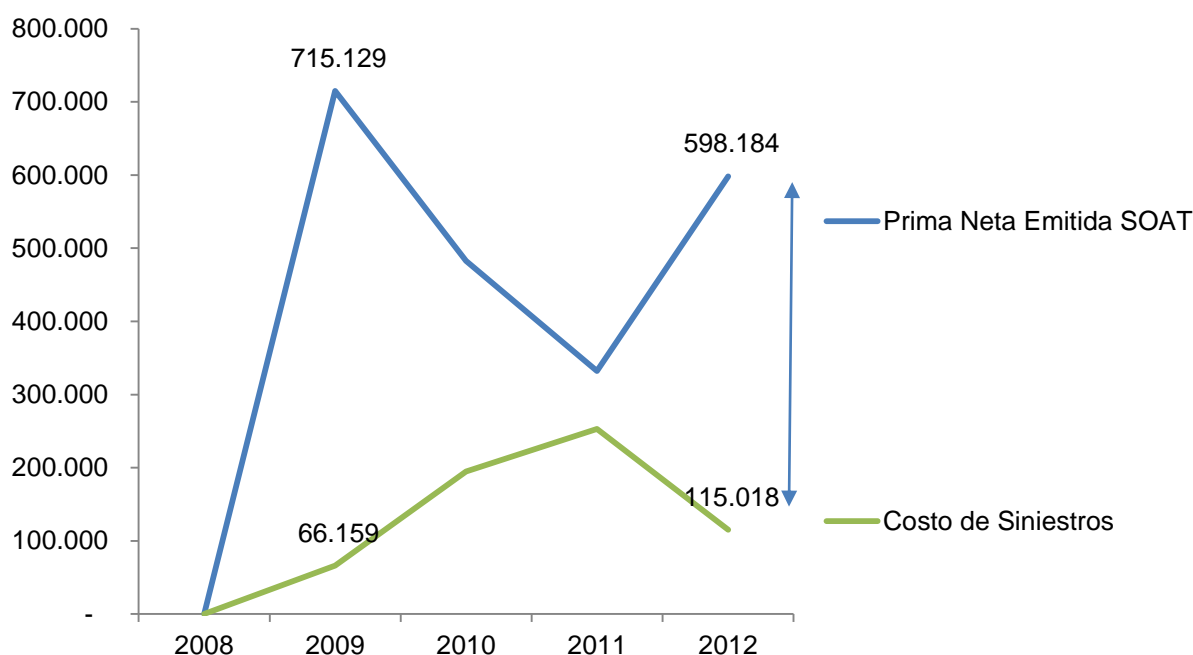
**Tabla No. 13**  
**Prima Neta Emitida Seguros Unidos (2008-2012)**

Unidos	2008	2009	2010	2011	2012
Prima Neta Emitida SOAT en dólares (a)	-	715.129	482.637	332.127	598.184
Prima Neta Emitida Total en dólares (b)	29.574.327	32.938.036	43.723.812	50.190.619	53.626.894
Porcentaje Prima Neta Emitida Total c= a/b	0%	2%	1%	1%	1%
Variación del Porcentaje de Prima Neta Emitida Total (c)		-	-49%	-40%	69%

**Fuente:** Superintendencia de Bancos y Seguros. Estadísticas de Seguros Privados (2014).

**Elaboración:** David Pozo.

**Gráfico No. 41**  
**Evolución de la Prima Neta Emitida del SOAT y los Costos de Siniestros del SOAT Seguros Unidos (2008-2012)**



**Fuente:** Superintendencia de Bancos y Seguros. Estadísticas de Seguros Privados (2014).

**Elaboración:** David Pozo.

### **AIG Metropolitana Compañía de Seguros y Reaseguros S.A.**

La empresa de seguros AIG Metropolitana permaneció en el mercado de SOAT por cuatro años (desde el año 2008 hasta el año 2011), teniendo problemas de siniestros en el año 2011, la participación del SOAT en el total de prima neta emitida fue apenas del 1% (Véase **Tabla No. 14**), en el **Gráfico No. 42** se puede observar la evolución de la prima neta del SOAT y la evolución de los costos de siniestros de este segmento de seguros.

**Tabla No. 14**  
**Prima Neta Emitida AIG Metropolitana (2008-2012)**

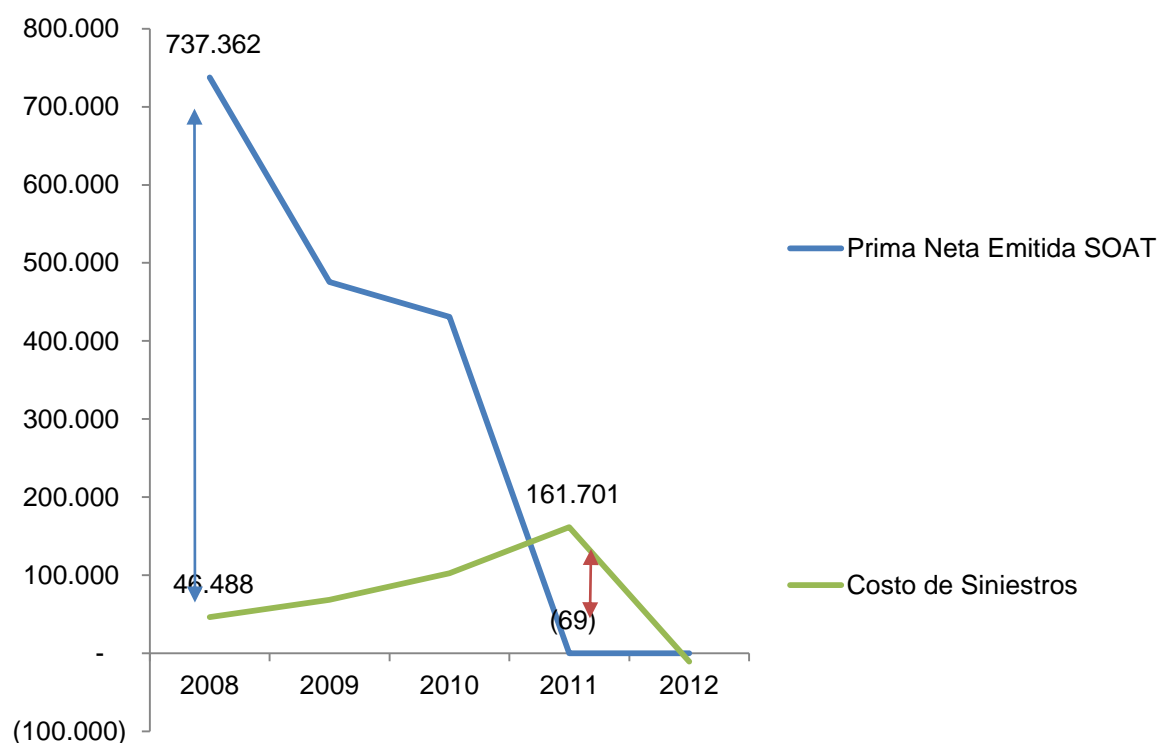
AIG Metropolitana	2008	2009	2010	2011	2012
Prima Neta Emitida SOAT en dólares (a)	737.362	475.763	430.773	(69)	-
Prima Neta Emitida Total en dólares (b)	50.166.555	41.828.950	54.578.990	65.732.642	65.693.255
Porcentaje Prima Neta Emitida Total c= a/b	1%	1%	1%	0%	0%
Variación del Porcentaje de Prima Neta Emitida Total (c)		-23%	-31%	-100%	-

**Fuente:** Superintendencia de Bancos y Seguros. Estadísticas de Seguros Privados (2014).

**Elaboración:** David Pozo.

**Gráfico No. 42**

**Evolución de la Prima Neta Emitida del SOAT y los Costos de Siniestros del SOAT AIG Metropolitana (2008-2012)**



**Fuente:** Superintendencia de Bancos y Seguros. Estadísticas de Seguros Privados (2014).

**Elaboración:** David Pozo.

**Constitución C.A. Compañía de Seguros**

La empresa asegurador Constitución registra ventas de pólizas de SOAT, desde el año 2008 hasta el año 2011. Vale mencionar que la participación promedio de las primas emitidas del SOAT con respecto al total de prima neta emitida de Constitución C.A. Compañía de Seguros tuvo un máximo del 4% de participación y un mínimo de 2% (Véase **Tabla No. 15**).

La evolución de la prima emitida del SOAT mantuvo una tendencia decreciente, mientras que los costos de siniestros se incrementaron, es por ello que en el año 2010 la siniestralidad superó el valor de la prima neta emitida (**Gráfico No. 43**), generando una pérdida para la empresa en este ramo de seguros.

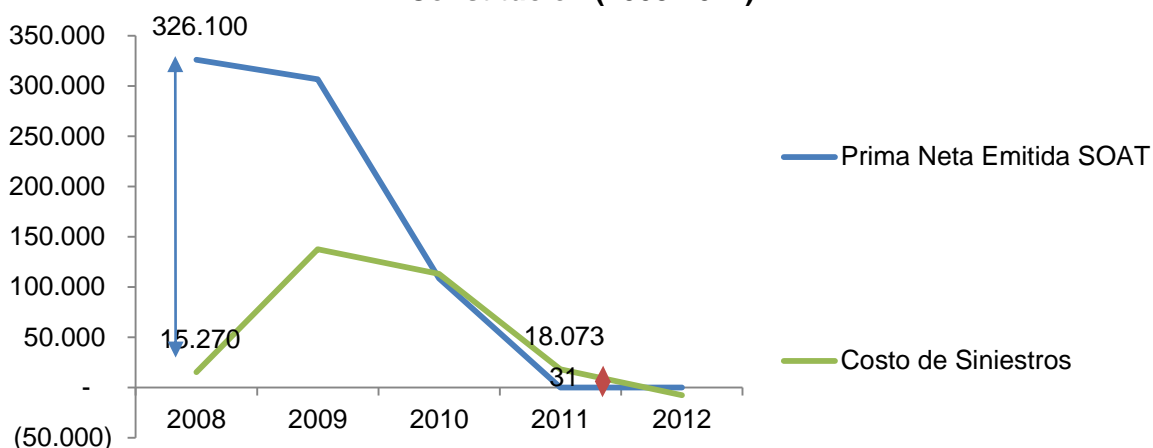
**Tabla No. 15**  
**Prima Neta Emitida Constitución (2008-2012)**

Constitución	2008	2009	2010	2011	2012
Prima Neta Emitida SOAT en dólares (a)	326.100	306.739	108.497	31	-
Prima Neta Emitida Total en dólares (b)	8.572.102	9.761.213	6.123.714	11.814.805	11.887.250
Porcentaje Prima Neta Emitida Total c= a/b	4%	3%	2%	0%	0%
Variación del Porcentaje de Prima Neta Emitida Total (c)		-17%	-44%	-100%	-

**Fuente:** Superintendencia de Bancos y Seguros. Estadísticas de Seguros Privados (2014).

**Elaboración:** David Pozo.

**Gráfico No. 43**  
**Evolución de la Prima Neta Emitida del SOAT y los Costos de Siniestros del SOAT**  
**Constitución (2008-2012)**



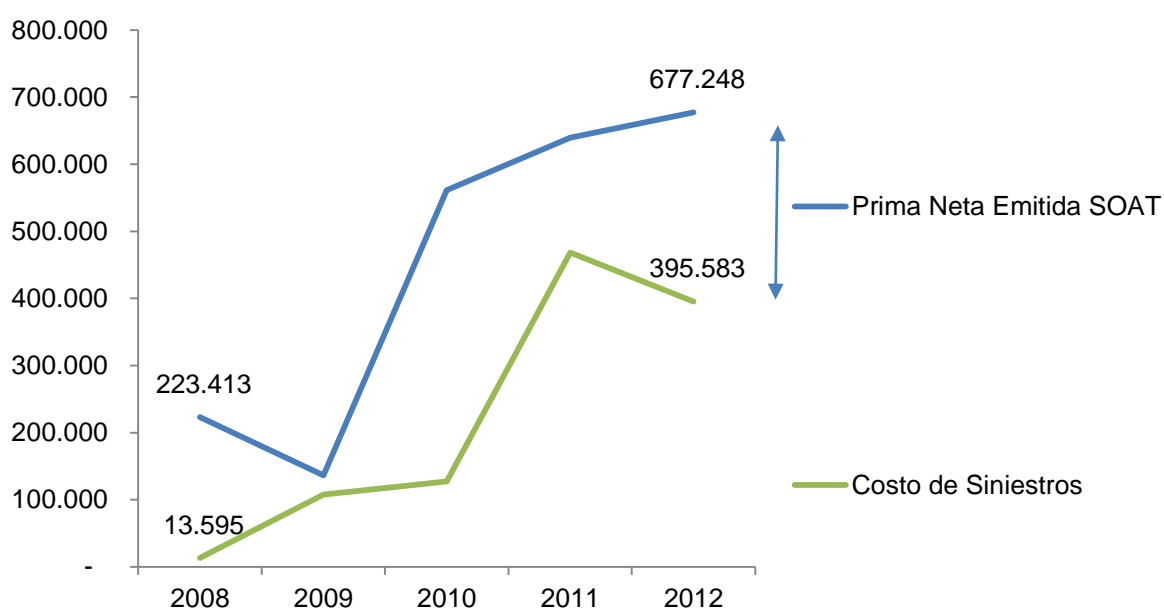
**Fuente:** Superintendencia de Bancos y Seguros. Estadísticas de Seguros Privados (2014).

**Elaboración:** David Pozo.

### Seguros Rocafuerte S.A

En los cinco años de funcionamiento de la empresa Rocafuerte en el mercado de SOAT, ha tenido un crecimiento en cuanto a la emisión de prima neta, a pesar de aquello la participación de esta variable en el total de prima emitida se ha mantenido en el 2% en promedio para el periodo de análisis (Véase **Tabla No. 16**), vale destacar que esta compañía de seguros mantiene costos de siniestros por debajo del valor total de la prima neta del SOAT (**Gráfico No. 44**).

**Gráfico No. 44**  
**Evolución de la Prima Neta Emitida del SOAT y los Costos de Siniestros del SOAT**  
**Rocafuerte (2008-2012)**



**Fuente:** Superintendencia de Bancos y Seguros. Estadísticas de Seguros Privados (2014).

**Elaboración:** David Pozo.

**Tabla No. 16**  
**Prima Neta Emitida Rocafuerte (2008-2012)**

Rocafuerte	2008	2009	2010	2011	2012
Prima Neta Emitida SOAT en dólares (a)	223.413	136.343	561.377	639.720	677.248
Prima Neta Emitida Total en dólares (b)	13.759.241	7.672.524	17.677.350	30.362.899	41.684.457
Porcentaje Prima Neta Emitida Total c= a/b	2%	2%	3%	2%	2%
Variación del Porcentaje de Prima Neta Emitida Total (c)		9%	79%	-34%	-23%

**Fuente:** Superintendencia de Bancos y Seguros. Estadísticas de Seguros Privados (2014).

**Elaboración:** David Pozo.

### Vaz Seguros S.A Compañía de Seguros y Reaseguros

La compañía Vaz Seguros permaneció en el mercado SOAT por un periodo de 2 años, desde el año 2008 hasta el año 2009. La participación del SOAT en el total de la prima neta emitida se mantuvo en el 1% (Véase **Tabla No. 17**). En el **Gráfico No. 45** se puede observar la evolución de la prima neta emitida y los costos de siniestros de la misma.

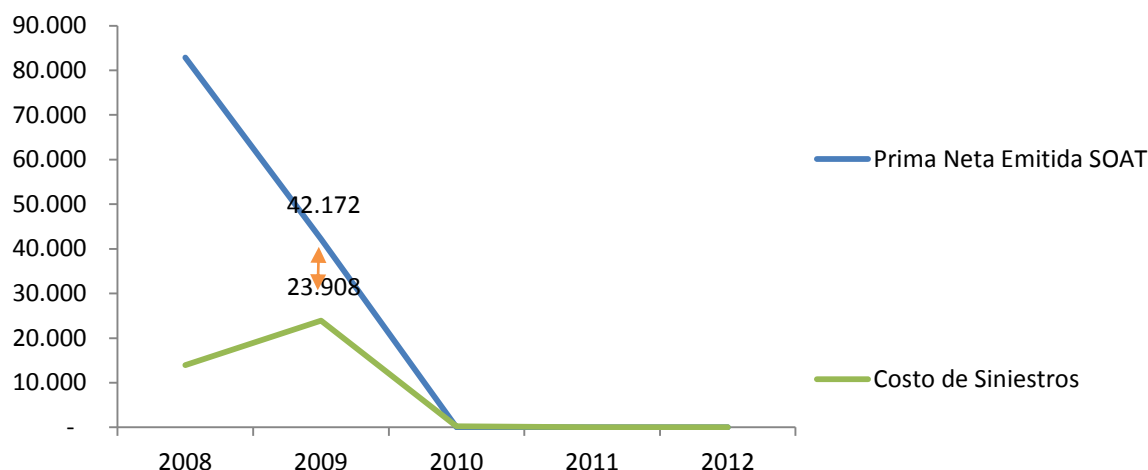
**Tabla No. 17**  
**Prima Neta Emitida Vaz Seguros (2008-2012)**

Vaz Seguros	2008	2009	2010	2011	2012
Prima Neta Emitida SOAT en dólares (a)	82.860	42.172	-	-	-
Prima Neta Emitida Total en dólares (b)	6.757.630	7.198.694	8.382.837	8.909.756	9.347.377
Porcentaje Prima Neta Emitida Total c= a/b	1%	1%	0%	0%	0%
Variación del Porcentaje de Prima Neta Emitida Total (c)		-52%	-100%	-	-

**Fuente:** Superintendencia de Bancos y Seguros. Estadísticas de Seguros Privados (2014).

**Elaboración:** David Pozo.

**Gráfico No. 45**  
**Evolución de la Prima Neta Emitida del SOAT y los Costos de Siniestros del SOAT Vaz Seguros (2008-2012)**



**Fuente:** Superintendencia de Bancos y Seguros. Estadísticas de Seguros Privados (2014).

**Elaboración:** David Pozo.

### Cervantes Compañía de Seguros S.A.

Cervantes Compañía de Seguros ha permanecido en el mercado de SOAT desde el año 2008 hasta el año 2011, sin embargo, el único año que ha mantenido un volumen de prima neta emitida como la de sus competidores ha sido el año 2008, en que la prima de SOAT tuvo una participación del 2% del total de prima neta emitida (Véase **Tabla No. 18**), en los años siguientes la emisión de prima emitida en el ramo de SOAT no sobrepasó los cincuenta

mil USD y de igual forma los costos de los siniestros fueron cercanos al valor de la prima neta emitida (Véase **Gráfico No. 46**). En el año 2012 dejó de ofrecer pólizas del SOAT.

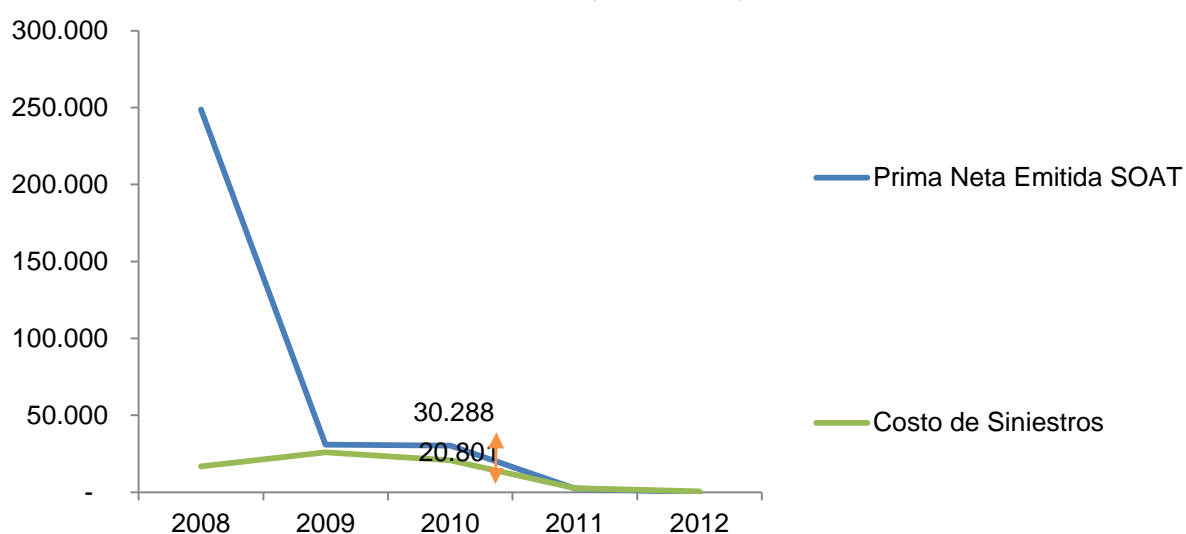
**Tabla No. 18**  
**Prima Neta Emitida Cervantes (2008-2012)**

Cervantes	2008	2009	2010	2011	2012
Prima Neta Emitida SOAT en dólares (a)	248.730	30.922	30.288	2.372	-
Prima Neta Emitida Total en dólares (b)	15.861.985	15.524.186	17.792.499	25.429.226	24.650.855
Porcentaje Prima Neta Emitida Total $c = a/b$	2%	0%	0%	0%	0%
Variación del Porcentaje de Prima Neta Emitida Total (c)		-87%	-15%	-95%	-

**Fuente:** Superintendencia de Bancos y Seguros. Estadísticas de Seguros Privados (2014).

**Elaboración:** David Pozo.

**Gráfico No. 46**  
**Evolución de la Prima Neta Emitida del SOAT y los Costos de Siniestros del SOAT Cervantes (2008-2012)**



**Fuente:** Superintendencia de Bancos y Seguros. Estadísticas de Seguros Privados (2014).

**Elaboración:** David Pozo.

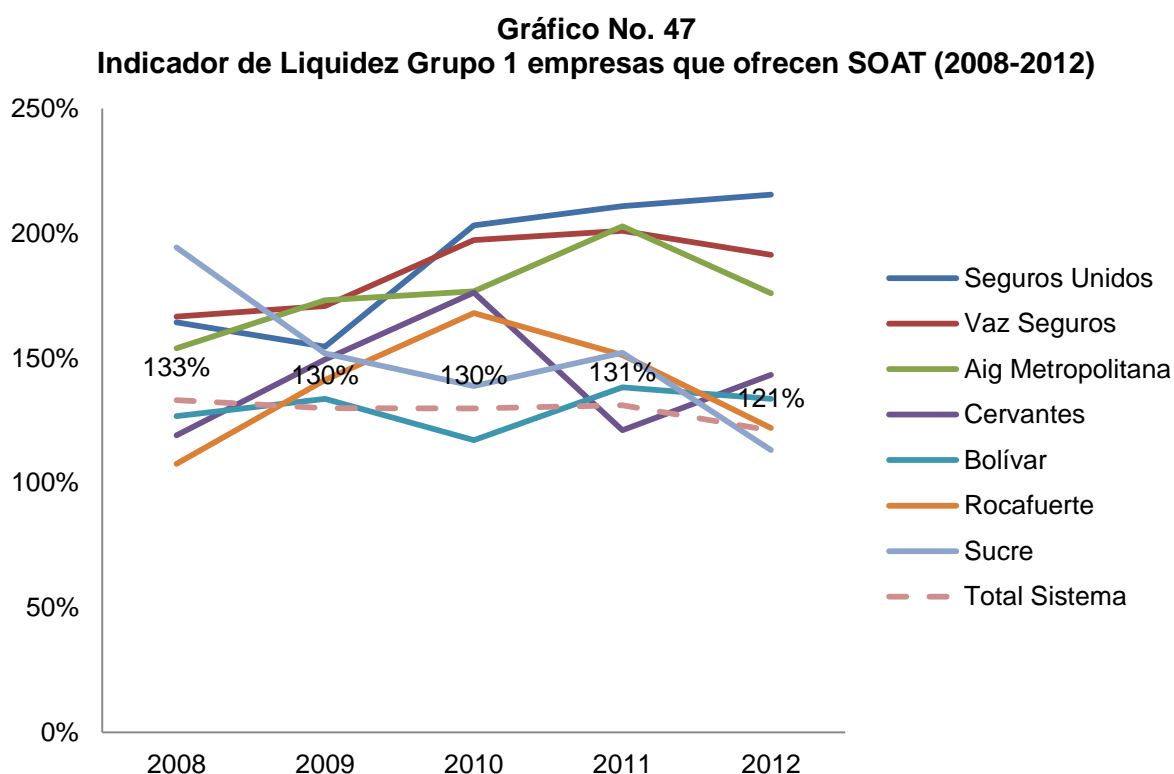
## **Evolución de indicadores financieros de los operadores que operan en el segmento SOAT**

Para complementar el análisis de los operadores económicos que ofertan el SOAT en el país, mediante un análisis financiero se busca determinar qué empresas tienen un manejo adecuado de sus finanzas. Como indicadores base, se recopiló de la Superintendencia de Bancos y Seguros (2014) los índices de liquidez, índice rentabilidad de operaciones (ROE) y gastos administrativos. Vale mencionar que este análisis de los indicadores financieros se toma como referencia para observar la estructura del mercado, sin embargo no constituye directamente una base para el análisis de competencia.

Con lo expuesto anteriormente y para que la información recopilada sea más fácil de analizar, las empresas fueron divididas en dos grupos, el primer grupo está conformado por las empresas que tienen indicadores que están por sobre la media del sistema de seguros y el segundo grupo conformado por aquellas empresas que tienen indicadores por debajo de la media del sistema de seguros.

## Liquidez

Como se mencionó con anterioridad el índice de liquidez mide cuánto de los activos de una compañía pueden cubrir los pasivos contraídos por la empresa. En este sentido, las empresas que se encuentran con una liquidez por encima de la media, son: Seguros Unidos S.A., Vaz Seguros S.A., AIG Metropolitana Compañía de Seguros y Reaseguros S.A., Cervantes S.A, Rocafuerte S.A, Bolívar S.A y Seguros Sucre S.A. A nivel general, todas estas empresas cuentan con una liquidez mayor a 130%. Dicho de otra manera, por cada dólar de pasivo que tiene la empresa, esta cuenta con 1,30 USD de activos para solventar las deudas contraídas. En el **Gráfico No. 47** se puede observar la evolución de los indicadores de liquidez del primer grupo.

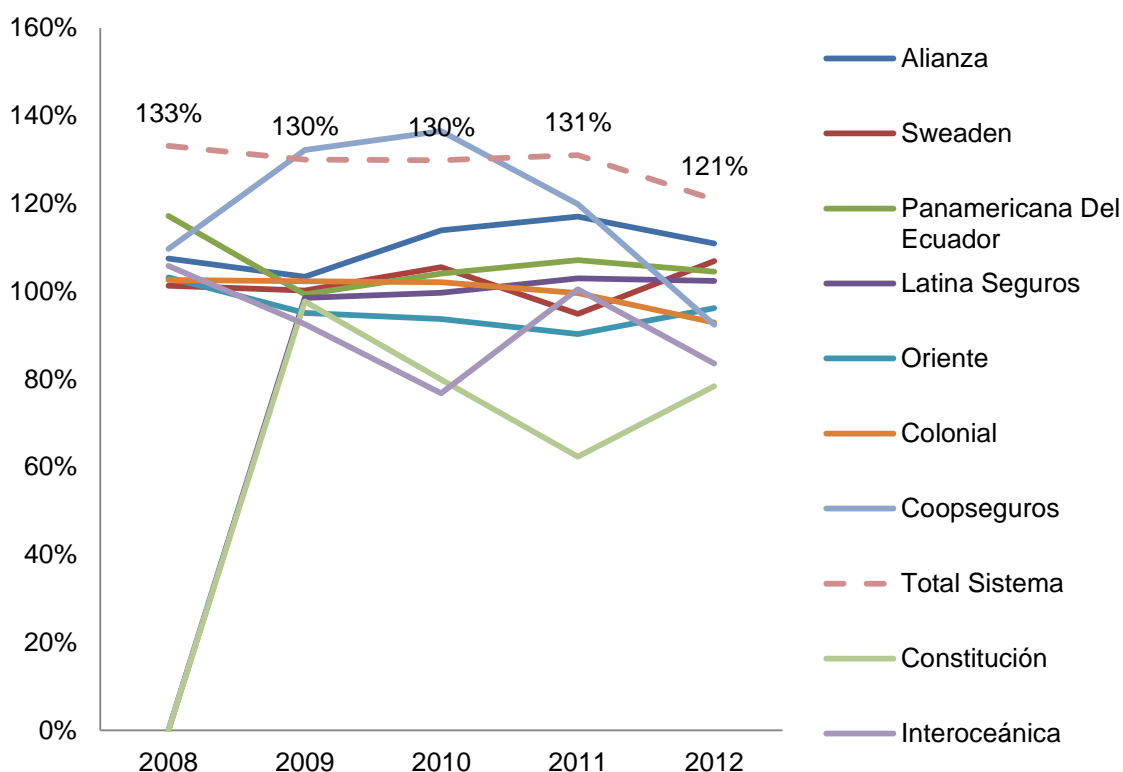


**Fuente:** Superintendencia de Bancos y Seguros. Estadísticas de Seguros Privados (2014).

**Elaboración:** David Pozo.

Por el contrario, las empresas como: Alianza S.A., Sweaden S.A, Panamericana S.A, Latina S.A, Oriente S.A, QBE Seguros Colonial S.A, Cooperseguros S.A, Constitución S.A e Interoceánica S.A poseen indicadores de liquidez que se encuentran por debajo de la media (130%), a pesar de aquello, la mayoría de estas empresas tienen indicadores mayores al 100%, por lo que, no presentarían problemas de liquidez, exceptuando a las compañías Constitución S.A y Seguros Oriente S.A, que tienen indicadores menores al 100%. En el **Gráfico No. 48** se puede observar la evolución de los indicadores de liquidez para el segundo grupo de empresas que operan en el ramo SOAT.

**Gráfico No. 48**  
**Indicador de Liquidez Grupo 2 empresas que ofrecen SOAT (2008-2012)**



**Fuente:** Superintendencia de Bancos y Seguros. Estadísticas de Seguros Privados (2014).

**Elaboración:** David Pozo.

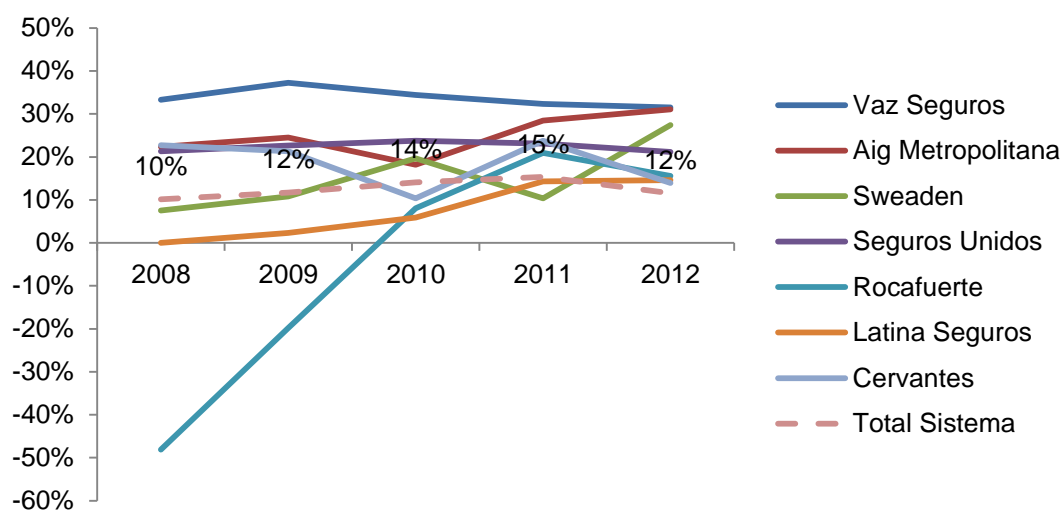
### Rentabilidad de Operación (ROE)

Volviendo a definir la Rentabilidad de Operación (ROE). Este es un indicador que mide cuánto de la Prima Neta Pagada se convierte en Utilidad para la empresa. Si esta relación es mayor quiere decir que la Prima Neta Pagada en el periodo está generando una mayor utilidad para la compañía.

Las compañías que poseen un indicador ROE mayor al promedio del sistema son: Vaz Seguros S.A, AIG Metropolitana Compañía de Seguros y Reaseguros S.A, Sweaden S.A, Seguros Unidos S.A, Rocafuerte S.A, Latina de Seguros S.A y Cervantes S.A. Estas compañías tienen un indicador de ROE que sobrepasa entre el 10% y 15% (**Gráfico No. 49**), sin embargo, empresas como Latina Seguros, únicamente en el año 2012 alcanzó un valor de ROE mayor al de la media del sistema de seguros.

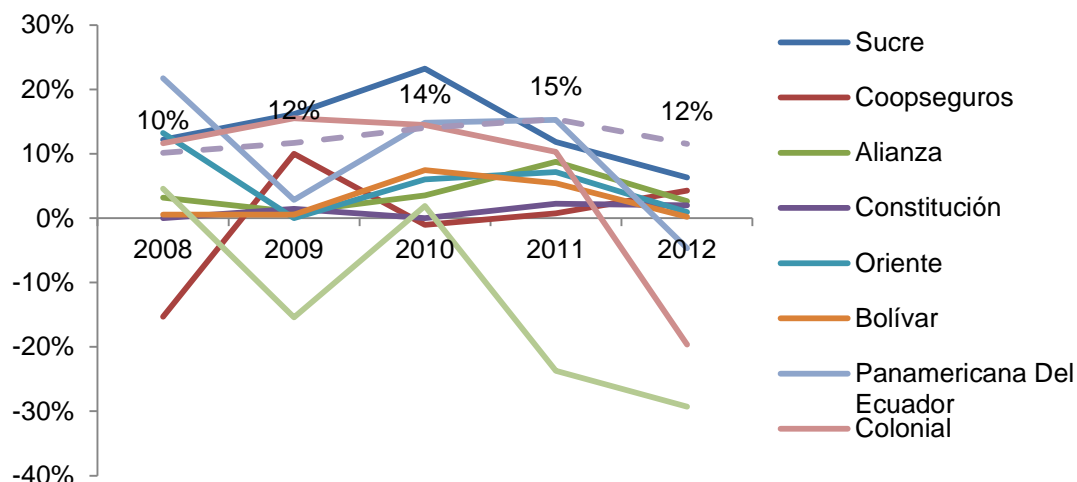
Por el contrario, empresas como: Sucre S.A, Coopseguros S.A, Alianza S.A, Constitución S.A, Oriente S.A, Bolívar S.A, Panamericana del Ecuador S.A, QBE Seguros Colonial S.A e Interoceánica S.A tienen indicadores ROE que están por debajo del promedio del sistema de seguros, esto quiere decir que la prima neta pagada de dichas empresas es menor al promedio de prima neta pagada del sistema de seguros en su conjunto. En el **Gráfico No. 50** se puede observar la evolución del indicador ROE de las empresas que conforma el segundo grupo.

**Gráfico No. 49**  
**Indicador ROE Grupo 1 empresas que ofrecen SOAT (2008-2012)**



**Fuente:** Superintendencia de Bancos y Seguros. Estadísticas de Seguros Privados (2014).  
**Elaboración:** David Pozo.

**Gráfico No. 50**  
**Indicador ROE Grupo 2 empresas que ofrecen SOAT (2008-2012)**



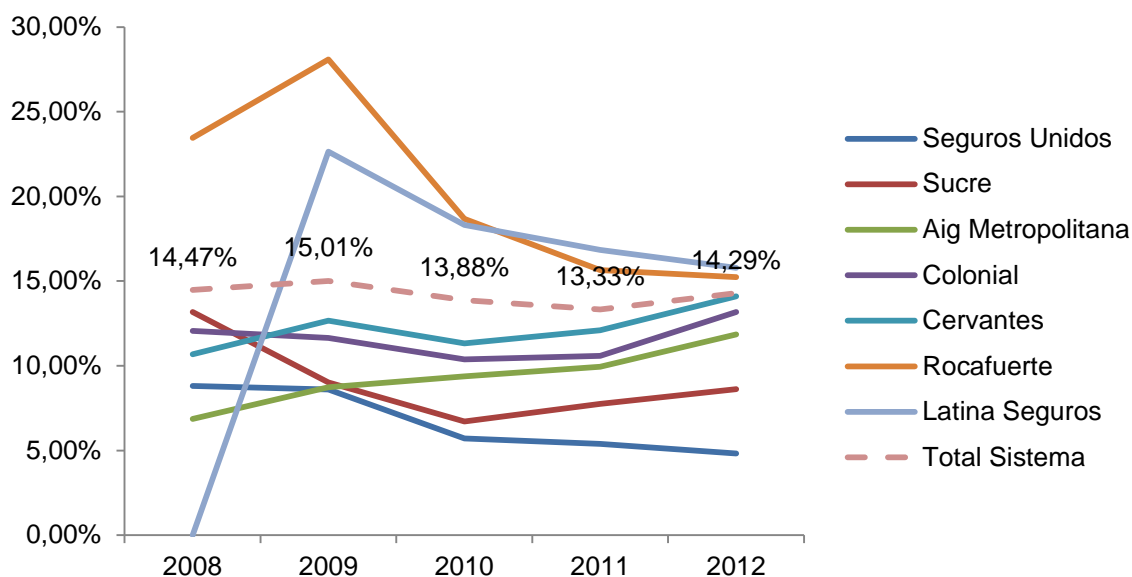
**Fuente:** Superintendencia de Bancos y Seguros. Estadísticas de Seguros Privados (2014).  
**Elaboración:** David Pozo.

## Gasto Administrativos

Como se mencionó anteriormente, el índice de Gastos Administrativos mide cuánto de la Prima Neta Pagada se destina al pago de Gastos Administrativos. Las compañías que mantienen gastos administrativos por debajo del sistema de seguros son las compañías: Seguros Unidos S.A, Sucre S.A, AIG Metropolitana Compañía de Seguros y Reaseguros S.A, QBE Seguros Colonial S.A y Cervantes S.A, sin embargo, Latina de Seguros S.A y Rocafuerte S.A, a pesar de tener un gasto administrativo mayor al promedio del sistema, mantienen una tendencia a reducir los gastos desde el año 2009 (**Gráfico No. 51**), y es por este motivo que se les agrupa en el primer grupo de empresas.



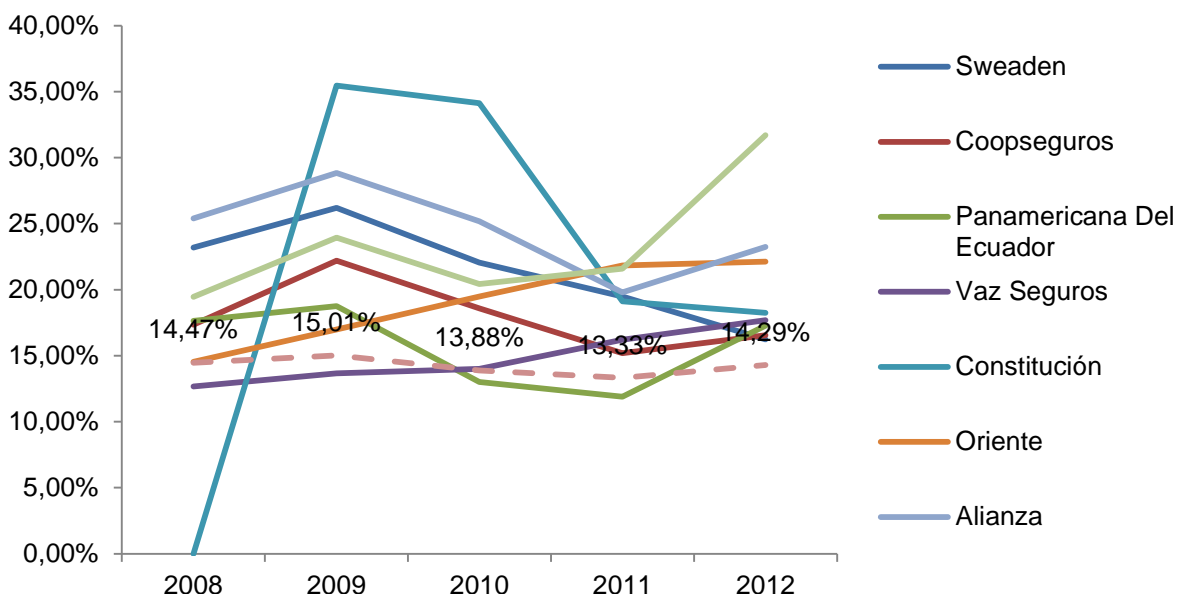
**Gráfico No. 51**  
**Indicador de Gasto Administrativo Grupo 1 empresas que ofrecen SOAT (2008-2012)**



**Fuente:** Superintendencia de Bancos y Seguros. Estadísticas de Seguros Privados (2014).  
**Elaboración:** David Pozo.

El segundo grupo de empresas de seguros mantienen gastos administrativos mayores que la media de empresas que operan en el mercado de seguros, estas empresas son: Sweaden S.A, Coopseguros S.A, Panamericana del Ecuador S.A, Vaz Seguros S.A, Constitución S.A, Oriente S.A, Alianza S.A, y Bolívar S.A. Estos operadores mantienen gastos administrativos superiores al 14%, en el **Gráfico No. 52** se puede observar los indicadores de gastos administrativos de cada una de las empresas del segundo grupo de división.

**Gráfico No. 52**  
**Indicador de Gasto Administrativo Grupo 2 empresas que ofrecen SOAT (2008-2012)**



**Fuente:** Superintendencia de Bancos y Seguros. Estadísticas de Seguros Privados (2014).  
**Elaboración:** David Pozo.

Del análisis de la estructura del mercado de SOAT y sus sectores conexos, se puede mencionar que el número de accidentes de tránsito están relacionados con el aumento del parque automotor, además vale recalcar que el mercado de seguros tiene una tendencia positiva para el periodo de análisis (2008-2012), esto quiere decir que la demanda de seguros en Ecuador se está expandiendo, a pesar que la oferta de seguros no ha variado significativamente.

Por otro lado el mercado del SOAT tiene una tendencia positiva en cuanto a la emisión de prima neta emitida entre los años 2008 hasta el año 2012, sin embargo, en el año 2009 hubo un decrecimiento de este variable producto de la disminución de las ventas de vehículos.

Se puede indicar que hubo un descenso de la participación del ramo SOAT en el total del sistema de seguros por el crecimiento de otros tipos de seguros y se redujo el número de operadores en este mercado por la disminución del precio de la prima de dicho seguro, provocando que las empresas no tengan grandes márgenes de beneficios y pierdan el interés de operar en el mercado del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito. Finalmente se puede mencionar que existen empresas que tienen una participación significativa dentro del mercado del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, con lo cual es necesario analizar si esta concentración en pocas empresas puede influir en la generación de prácticas anticompetitivas, es por ello que en la siguiente sección se analizará el estado de la competencia del mercado SOAT en Ecuador para el periodo 2008-2012.

## ***Análisis de Competencia***

En esta sección se realizará una descripción del estado de la competencia del mercado de seguros. La primera parte consta de la definición del mercado relevante como punto de partida para delimitar el análisis al producto o servicio donde probablemente se pueda encontrar alguna práctica anticompetitiva. En segundo lugar se efectuará una revisión de las posibles barreras de entrada que puedan existir en el mercado del SOAT, y finalmente, en la tercera parte de esta sección se calcularán los indicadores de concentración  $C_4$ , HHI, Lerner y Stenbacka, con la metodología propuesta en el fundamento teórico, la cual señala que la estructura del mercado del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito tiene una concentración que podría generar ciertas prácticas anticompetitivas. Finalmente se analizará el tema de discriminación de precios para evidenciar si existe alguna afectación al mercado.

### **Análisis de Mercado Relevante**

El mercado relevante es el punto central de cualquier investigación en competencia para evaluar las condiciones y la estructura del mercado en análisis. Esto se lo define en base a criterios de competencia que puede existir entre el producto o servicio que se está analizando. Es así, que los productos que compiten entre sí, forman parte de un mismo mercado. Además, para la definición del mercado relevante se realiza un análisis de la competencia entre las empresas que conforman el mercado dentro de una zona geográfica determinada. Para efectos de esta investigación se definirá el mercado de producto, el mercado geográfico y el mercado temporal, para delimitar el análisis de la competencia en el mercado del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito.

#### **Mercado de Producto**

De acuerdo a la Ley Orgánica de Regulación y Control del Poder de Mercado (LORCPM), que en su artículo 5 menciona que el mercado del producto comprende el bien o servicio materia de la conducta investigada y todos los posibles sustitutos. Con respecto a lo primero, el servicio que se busca analizar es el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito. Para el análisis de los posibles servicios de seguros sustitutos, se debe comprender que el SOAT es un seguro que atiende las necesidades específicas de los accidentes de tránsito, por ello que se puede mencionar, que por parte de la demanda, este seguro no posee un sustituto de sus servicios, dadas las características de obligatoriedad que presenta dicho seguro y las personas necesariamente deben contratar esa póliza bajo los términos estipulados por la autoridad de control, en este sentido, las personas no podrían adquirir una póliza alternativa. En cambio por el lado de la oferta, no resultaría rentable para la empresa emprender, en la elaboración de otra póliza de seguros de accidentes de tránsito que sea sustituto del SOAT (con los mismos coberturas), porque al ser el SOAT un seguro regulado por el Estado, necesariamente las personas deberán contratar dicho seguro con base a los requerimientos establecidos por la Ley de Tránsito.

## **Mercado Geográfico**

El SOAT es un seguro que tiene un alcance nacional, debido a que todos los automotores del país deben contar con este seguro para poder circular en el país. Dadas estas consideraciones, el mercado geográfico es todo el territorio nacional, porque existen demandantes en todo el Ecuador, y las empresas ofrecen este seguro a nivel nacional.

## **Mercado Temporal**

El mercado temporal de este análisis es el periodo comprendido entre los años 2008 (porque entró en vigencia en dicho año) hasta el año 2012 (porque se encuentra información completa de los operadores de este mercado). Hay que tomar en consideración que el mercado temporal debe estar establecido en función del tiempo en el cual se presume que hubo algún tipo de práctica anticompetitiva.

## **Barreras de Entrada y Salida**

La identificación de barreras de entrada tiene un papel fundamental para el análisis de la competencia. Las barreras de entrada, como se mencionó en el fundamento teórico, pueden retardar, disminuir o destruir los mecanismos del mercado para permitir prevalecer el poder del mercado. Es por ello, que para efectos del análisis se propone la identificación de barreras de entrada al mercado de Seguros, específicamente en el ramo SOAT.

### **Barreras de Entrada Legales**

Las principales barreras de entrada que se pueden encontrar en el mercado de seguros en Ecuador, corresponden principalmente a requerimientos establecidos en las normativas que regulan tanto el sector asegurador en general, y al mercado específico del SOAT. Así se tiene que en el artículo 21 del Reglamento del SOAT, se estipula únicamente que las empresas de seguros establecidas legalmente en Ecuador y autorizadas por la Superintendencia de Bancos y Seguros puedan otorgar el seguro SOAT. Además, en el artículo 22 estipula que las empresas que tengan autorización para emitir la póliza del SOAT estarán obligadas a expedir o renovar dicho seguro, a petición del cliente y previo al pago de la prima, sin distinción o restricción alguna.

Otra de las barreras legales que existe en el sector de seguros, es la constitución de una compañía de seguro. Como establece la Ley General de Seguros, las empresas aseguradoras deben contar con un capital autorizado, suscrito y pagado de la compañía. Con respecto al capital pagado, en el artículo 14 de esta ley menciona que para la constitución de una aseguradora se necesita un valor que no será menor a “cuatrocientos sesenta mil cincuenta y siete con 50/100 dólares de los Estados Unidos de América” y para las empresas que operan en seguros generales, en un solo ramo no será menor a “ciento noventa y siete mil ciento sesenta y siete con 50/100 dólares de los Estados Unidos de América”, además todos los recursos para el pago de capital no podrán provenir de préstamos o algún tipo de financiamiento directo o indirecto concedidos por la propia empresa.

Finalmente, otra de las barreras legales existentes en la normativa de seguros es referente a las reservas legales que deben mantener las empresas aseguradoras, es por ello que en el artículo 15 estipula que:

Las personas jurídicas que integran el sistema de seguro privado, formarán y mantendrán un fondo de reserva legal no inferior al cincuenta por ciento (50%) del capital pagado. Al final de cada ejercicio económico, destinarán por lo menos el diez por ciento (10%) de sus utilidades netas a la reserva legal.

Las barreras señaladas anteriormente constituyen una dificultad para que nuevas empresas puedan ingresar al mercado de seguros.

### **Barreras de Entrada Económicas**

Aplicando la metodología de la autoridad de competencia de Brasil (Consejo Administrativo de Defensa Económica “CADE”), se busca estimar la barrera de entrada en función de los conceptos de oportunidad de entrada y escala mínima eficiente. El primero corresponde a las cuotas de mercado potencialmente disponibles para los nuevos operadores que desean ingresar al mercado. El CADE utiliza como medida de la oportunidad de venta el promedio de ventas (en este caso la prima neta emitida) de los últimos tres años. Por otro lado, La escala mínima eficiente corresponde al menor nivel de ventas que el entrante potencial debe conseguir para alcanzar una remuneración adecuada por su inversión. (CADE, 2014; 18)

En este caso, de existir barreras de entrada, las oportunidades de ventas serán menores a la escala mínima eficiente, y por el contrario, si las oportunidades de ventas son mayores a la escala mínima eficiente se puede considerar que no existe barreras a la entrada.

Utilizando información de la Superintendencia de Bancos y Seguros (2012), se calculó los conceptos de escala mínima eficiente (EMF) y oportunidad de venta (OV) para ver si en el mercado SOAT posee barreras de entradas económicas. La información de escala mínima se dificulta, porque es un dato proporcionado directamente por las empresas, en este sentido, se utilizó como proxy de esta variable, el costo promedio (de los años 2010, 2011 y 2012) de siniestro que deben cubrir las empresas por aseguramiento del SOAT más un margen de utilidad razonable (30%) por la intermediación. Por otro lado, la oportunidad de venta se calculó el promedio de las primas emitidas desde el año 2010 hasta el año 2012.

Los resultados señalan que la escala mínima promedio (anual) del sector de Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito es de USD 2.231.544,94, mientras que las oportunidades de ventas promedio bordearían los USD 3.184.946,31, al ser  $OV > EMF$  se puede considerar que no existe posible restricción a la entrada. Estos valores pueden diferir porque no se cuenta con información directa de los propios operadores que permitan evidenciar cual es el verdadero valor que permite ser rentables. A pesar de aquello, las principales barreras se encuentran en los aspectos legales, principalmente por los requerimientos que deben cumplir las empresas para ofrecer dicho seguro. Además, el

precio fijado de la prima puede constituir, entre otras, una barrera a la entrada porque limita su utilidad y su incentivo de ingreso al mercado.

## **Barreras de Salida**

La única barrera de salida que se logró identificar, parte de la normativa que regula al Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito. En el artículo 220 de la Ley de Tránsito, se especifica que:

Las empresas aseguradoras que tengan la autorización para operar en el ramo SOAT, lo deberán hacer como mínimo por tres años consecutivos desde la fecha de obtención de tal autorización, sin que exista la posibilidad de retirarse de la operación, salvo en los casos en que el organismo de control así lo sancione o por liquidación forzosa o voluntaria de la empresa de seguro.

Este artículo representaría una barrera de salida para las empresas que operan en el SOAT, porque al condicionar el periodo que deben ofrecer dicho seguro, pueden generar una distorsión competitiva, al mantener empresas que probablemente estén generando pérdidas y éstas no puedan salir del mercado por la normativa vigente.

## **Análisis de los niveles de Concentración Económica en el SOAT**

Los indicadores de concentración reflejan la estructura del mercado que se está analizando. Al respecto, el índice de concentración no se asimila directamente como poder de mercado para efectos del derecho de competencia. Para la determinación del poder de mercado en el Ecuador se estará a las consideraciones de conformidad con el artículo 8 de la Ley Orgánica de Regulación y Control del Poder de Mercado. Entonces se puede mencionar que los indicadores de concentración solo dan señales estructurales sobre el mercado. En la siguiente sección se calcularon los índices  $C_4$  y HHI (para ver un ejemplo de cómo se calcularon ambos indicadores de concentración para el año 2012 en el mercado SOAT, Véase **Anexo H**) del sector asegurador global y del mercado del SOAT para el periodo 2008-2012, utilizando el valor total de la prima neta emitida de cada empresa. Como se definió en secciones previas, el mercado relevante de producto es el ramo SOAT y para efectos del análisis, solo se debería calcular los índices de concentración exclusivamente para el mercado relevante, sin embargo, se realizará la comparación de los indicadores con el total del sistema de seguros, para observar el error que se suele cometer al calcular indicadores de concentración en mercado agregados y ver el sesgo (o distorsionar la estructura real) que se puede generar por esta consideración de agregar varios mercados en uno solo. Finalmente se aplicará las metodologías del índice de Lerner y de Stenbacka para identificar de manera aproximada poder de mercado.

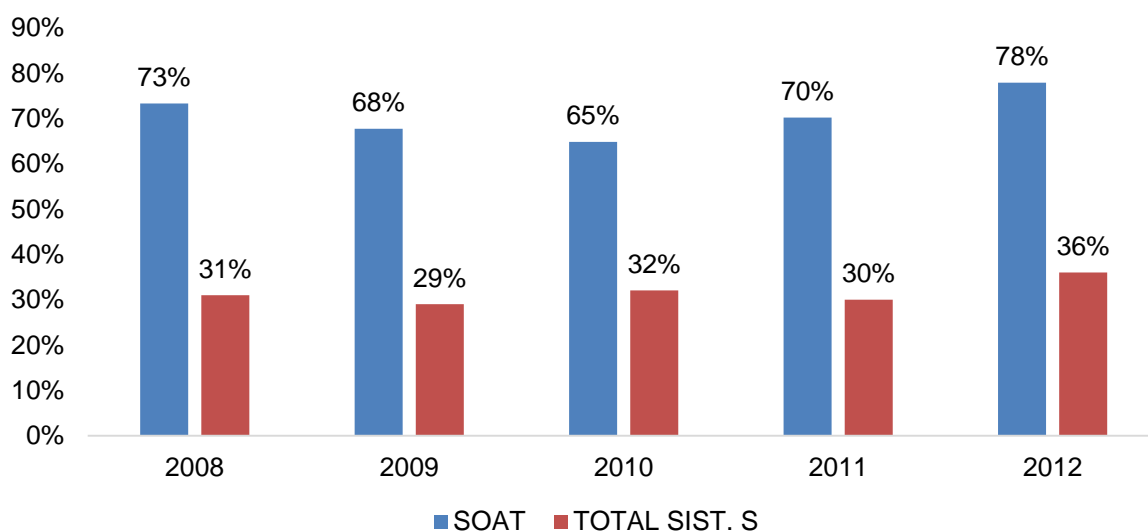
### **Análisis de la evolución del índice de concentración de mercado de las cuatro empresas más grandes ( $C_4$ )**

El índice  $C_4$  del sistema general de seguros, en el periodo de análisis se ha mantenido en un

valor promedio del 31%, siendo el año 2012, el año con una mayor acumulación de las cuatro empresas más grandes (36%) y el año 2009, el año en el que hubo la menor participación de las cuatro empresas más grandes. En el año 2012 la participación individual de las empresas más grandes fueron: QBE Seguros Colonial S.A con el 17% de la prima neta emitida, Ace Seguros S.A con el 8%, Seguros Sucre S.A con el 8% y Seguros Equinoccial S.A con el 7%.

Por otro lado, el valor del índice  $C_4$  del mercado SOAT, durante el periodo 2008-2012 se ha mantenido en un valor promedio de 70,8%, esto quiere decir que las cuatro empresas más grandes acaparan el 70,8% del mercado, y como se indicó en el fundamento teórico, un índice  $C_4$  superior al 60% se puede considerar como un mercado altamente concentrado. La evolución de este indicador da dos claras tendencias. La primera tendencia muestra que el valor del  $C_4$  se reduce desde el año 2008 hasta el año 2010 (Véase **Gráfico No. 53**), esto implicó una reducción de 8%. La segunda tendencia muestra que el valor del  $C_4$  aumentó desde el año 2010 al año 2012, esto significó un incremento del 13% de las cuatro empresas más grandes, que para ese año las empresas QBE Seguros Colonial S.A acaparaba el 26% de las primas neta emitidas del ramo SOAT, en segundo lugar la empresa Latina Seguros S.A con una participación del 23%, en tercer lugar Panamericana del Ecuador S.A con el 20% y finalmente Coopsegueros S.A con el 9%.

**Gráfico No. 53**  
**Evolución del Indicador  $C_4$  para el total del sistema de seguros y para el mercado SOAT (2008-2012)**



**Fuente:** Superintendencia de Bancos y Seguros. Estadísticas de Seguros Privados (2014).  
**Elaboración:** David Pozo.

Las cuatro empresas con mayor participación en el mercado de SOAT son Panamericana del Ecuador S.A, Latina Seguros S.A, QBE Seguros Colonial S.A y Coopsegueros S.A. Solo en el año 2010 Interoceánica accedió al cuarto puesto de las empresas más grandes de este sector, sin embargo las empresas que se detallaron se han mantenido en los cuatro primeros lugares con la mayor participación del mercado SOAT, variando de posiciones entre cada año. Si se compara el ranking del mercado de SOAT, con respecto al total del sistema de seguros, se puede notar que la única empresa que se encuentra en ambos

rankings es la compañía QBE Seguros Colonial, mientras que existen dos compañías, que si bien no se encuentran en el ranking SOAT, sí pertenecen a las mayores empresas del sistema de seguros, estas dos empresas son Seguros Sucre S.A y AIG Metropolitana S.A. En el **Tabla No. 19** se puede ver el ranking de las mayores empresas en el mercado SOAT y en el **Tabla No. 20** se puede observar el ranking de las mayores empresas en el total del sistema de seguros.

**Tabla No. 19**  
**Ranking de las principales empresas del Mercado Asegurador (2008-2012)**

2008		2009		2010		2011		2012	
QBE Colonial	12%	QBE Colonial	12%	QBE Colonial	12%	QBE Colonial	11%	QBE Colonial	10%
Equinoccial	8%	Equinoccial	8%	Sucre	7%	Equinoccial	7%	Ace	9%
Aig Metropolitana	6%	Sucre	6%	Equinoccial	7%	Sucre	6%	Equinoccial	9%
Ace	5%	Ace	5%	Rio Guayas	5%	Rio Guayas	5%	Sucre	7%

**Fuente:** Superintendencia de Bancos y Seguros. Estadísticas de Seguros Privados (2014).

**Elaboración:** David Pozo.

**Tabla No. 20**  
**Ranking de las principales empresas del Mercado SOAT (2008-2012)**

2008		2009		2010		2011		2012	
Panamericana	27%	Latina Seguros	21%	QBE Colonial	21%	QBE Colonial	26%	Colonial	26%
Latina Seguros	23%	QBE Colonial	20%	Latina Seguros	20%	Latina Seguros	23%	Latina Seguros	23%
QBE Colonial	14%	Panamericana	19%	Panamericana	15%	Panamericana	13%	Panamericana	20%
Coopseguros	9%	Coopseguros	8%	Interoceánica	9%	Coopseguros	8%	Coopseguros	9%

**Fuente:** Superintendencia de Bancos y Seguros. Estadísticas de Seguros Privados (2014).

**Elaboración:** David Pozo.

## **Análisis de la evolución del índice Herfindahl-Hirschman (HHI)**

Como se mencionó anteriormente, es un error calcular los índices de concentración de manera agregada, porque se estaría agregando varios mercados relevantes en uno solo, de esta manera se obtienen valores sesgados que no proporcionarían datos relevantes acerca del estado de la competencia, en este sentido la Superintendencia de Bancos y Seguros en su estudio sobre “Comportamiento del Sistema de Seguros Privados” (2013) estaría cometiendo un error al agregar todos los ramos de seguros para el cálculo del índice de concentración, obteniendo de esta manera como resultado que el mercado de seguros es desconcentrado, lo cual es una distorsión de la realidad si se considera que cada seguro es un mercado relevante y en cada mercado puede haber una alta concentración, es por estas consideraciones que en esta sección se incluyen los valores calculados en el mercado agregado de seguros para que se evidencie el sesgo provocado por esta consideración.

El HHI del total del sistema de seguros, no supera los 500 puntos en el periodo analizado. Como se mencionó en el fundamento teórico, un indicador que esté entre los valores de 100 y 1.500 puntos se lo puede considerar como un mercado desconcentrado, por tanto el mercado de seguros a nivel general se podría determinar como un mercado desconcentrado.

Si se analiza este indicador, específicamente en aquellos operadores que operan en el mercado SOAT, se puede contrastar que existe una concentración moderada en los años 2008, 2011 y 2012, porque su valor de HHI está entre un rango de 1500 a 2500 puntos. Por otro lado, en los años 2009 y 2010 el mercado se encontraba desconcentrado. Además se puede identificar en el **Gráfico No. 53** que existen dos tendencias, la primera, el indicador HHI desciende desde el año 2008 hasta el año 2010, la segunda tendencia, desde el año

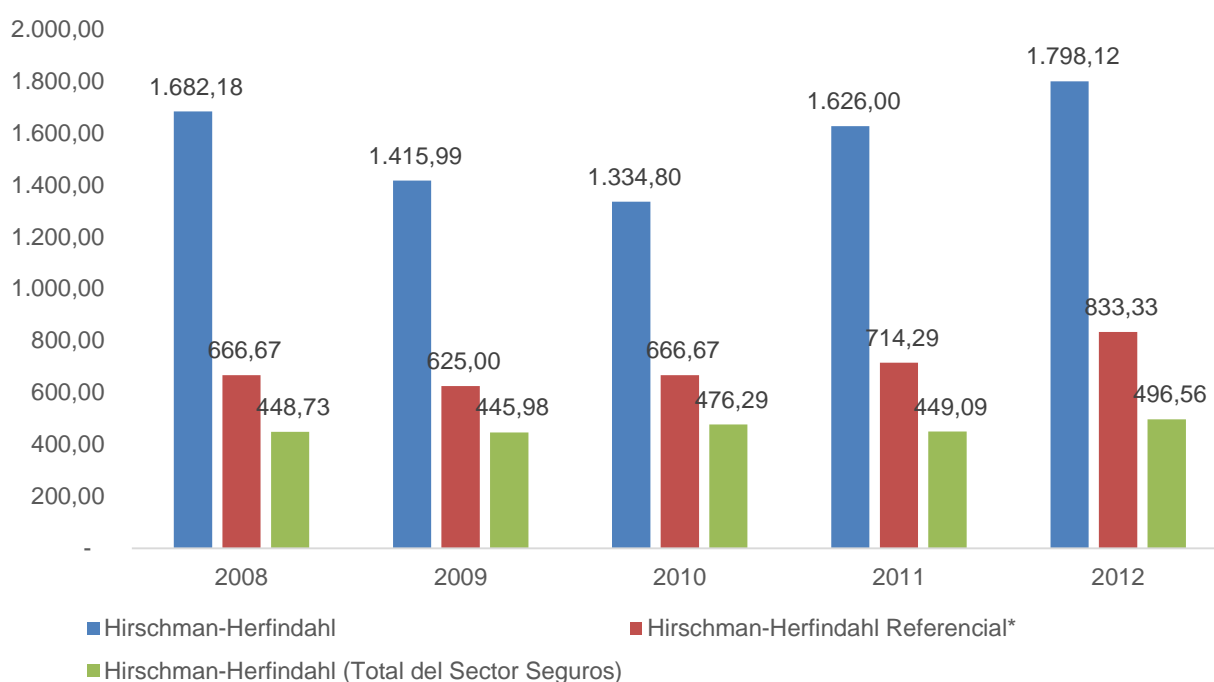


2010 hasta el año 2012.

Vale mencionar que, el número de empresas que han operado en el mercado SOAT ha disminuido en el periodo analizado. En el año 2008 operaban en este mercado 15 empresas, en el año 2009 ofrecían las pólizas SOAT 16 aseguradoras, en el año 2010 volvieron a operar 15 aseguradoras, en el año 2011 se encontraban operando 14 compañías y en el año 2012 se redujo a 12 empresas. Con estas consideraciones se puede aducir que el aumento del indicador HHI puede estar directamente relacionado con la disminución del número de empresas.

Por otro lado el HHI referencial determina que si las participaciones fueran las mismas en el mercado SOAT, el HHI debería estar entre un rango de 600 a 800 puntos, dependiente del número de empresas en cada año. Si se compara este indicador, se puede observar que existe diferencias entre el HHI real y el referencial, sin embargo en ninguno de los años fue mayor a 1.500 puntos, y como se mencionó en la sección de fundamentación teórica, si el valor (diferencia entre el HHI – HHI referencia) es menor a 1.500 puntos, indicando que existe una escasa capacidad de distorsionar el mercado.

**Gráfico No. 54**  
**Evolución del Indicador HHI para el total del sistema de seguros y para el mercado SOAT (2008-2012)**



**Fuente:** Superintendencia de Bancos y Seguros. Estadísticas de Seguros Privados (2014).

**Elaboración:** David Pozo.

En base a lo expuesto anteriormente, se puede mencionar que efectivamente existe una concentración moderadamente alta en el mercado SOAT medida a través del indicador HHI, y un mercado altamente concentrado establecido por el indicador  $C_4$ , con lo que se puede asumir que posiblemente pueden existir ciertas prácticas anticompetitivas dentro de este sector, es por ello que en la siguiente sección se realizará una descripción de un caso internacional de practica anticompetitiva en el mercado de SOAT, de esta manera, se podrá

inferir si esta conducta puede ser replicada en el Ecuador.

## Cálculo de los índices de poder de mercado

### *Índice de Melnik, Shy y Stenbacka*

Como se menciona en el fundamento teórico, el índice de Melnik, Shy y Stenbacka no puede dar guiamientos para determinar poder de mercado. Para el caso específico del mercado de SOAT, las dos empresas más importantes son QBE Seguros Colonial y Latina de Seguros, cuyas participaciones corresponden al 26% y 23% del mercado respectivamente. Para la aplicación de dicha metodología, se optó realizar el cálculo utilizando tres valores para el parámetro de competencia, teniendo la situación de barreras de entradas altas, medias y bajas, como analizan los autores, proponen valores de 2 para barreras de entrada altas, el valor de 1 para barreras medias y 0,5 para barreras de entrada baja. Aplicando la fórmula propuesta anteriormente se tiene los siguientes resultados (Véase **Tabla No.21**) en los tres escenarios:

**Tabla No. 21**  
**Cálculo del índice de Melnik, Shy y Stenbacka para el año 2012**

Aseguradora	Cuota: Mercado Atomizado	Cuota: Mercado Concentrado
QBE Colonial	26%	26%
Latina	0%	25%

Parametro competencia	Y	Y <sup>2</sup>
y1; barreras altas	2	4
y2; barreras medias	1	1
y3: barreras bajas	0,5	0,25

Cuota de Mercado Límite	Mínimo	Máximo	QBE Colonial
sd.1	37%	40%	No poder de mercado $sd > s1$
sd.2	41%	44%	No poder de mercado $sd > s1$
sd.3	45%	46%	No poder de mercado $sd > s1$

**Fuente:** Superintendencia de Bancos y Seguros. Estadísticas de Seguros Privados (2014).

**Elaboración:** David Pozo.

En base a los cálculos presentados se puede mencionar que cualquier empresa cuya participación sea superior al valor máximo (40%, 44% y 46%) de cuota de mercado debería ser considerada como empresa con poder de mercado. Por otro lado, ninguna empresa con una participación del mercado inferior al 37%, 41% o 45% debería ser considerada como un posible operador con posición de dominio. Como se puede observar, la participación de mercado de QBE Colonial es de 26% siendo este un valor menor de la cuota de mercado límite en los tres escenarios, esto puede indicar que dicha aseguradora no tiene posición de dominio en el mercado relevante.

### *Índice de Lerner*

Por otro lado, como se señaló en el fundamento teórico estimar el índice de Lerner se complica porque no existe una buena estimación sobre el costo marginal, para ellos autores como Motta (2004; 447), proponen la utilización del costo variable medio, como una medida proxy del costo marginal. En este caso se utilizó los costos de siniestros y los costos administrativos dividido para el parque automotor de cada una de las empresas, por otro lado, el precio para el cálculo de dicho indicador, se realizó una ponderación al precio ofertado en los distintos tipos de SOAT (en función del tipo de vehículo) teniendo en consideración el nivel de ventas de cada segmento de vehículos, es por ello que el precio promedio ponderado fue de 38 dólares. Con estos datos se calculó el índice de Lerner (Vease **Tabla No. 22**).

**Tabla No. 22**  
**Cálculo del índice de Lerner para el año 2012**

Variable	QBE Colonial	Coopseguros	Panamericana	Latina
Participación de mercado	26%	9%	20%	23%
Parque automotor= a)	392.459,08	135.851,22	301.891,60	347.175,34
Costo de Siniestro total=b)	9.412.000,00	2.213.000,00	3.650.000,00	8.462.000,00
Gasto Administrativo SOAT=c)	1.581.000,00	234.000,00	2.283.000,00	1.197.000,00
Costo variable medio siniestro d=b/a)	23,98	16,29	12,09	24,37
Costo variable medio administrativo e=c/a)	4,03	1,72	7,56	3,45
Costo variable medio total f=e+d)	28,01	18,01	19,65	27,82
Precio ponderado=g)	38,00	38,00	38,00	38,00
<b>Indice de lerner = ((g-f)/g)</b>	<b>0,26</b>	<b>0,53</b>	<b>0,48</b>	<b>0,27</b>

**Fuente:** Superintendencia de Bancos y Seguros. Estadísticas de Seguros Privados (2014).

**Elaboración:** David Pozo.

Los resultados nos indican que las cuatro empresas más grandes no poseen poder de mercado porque sus valores son más próximos a 0. Vale destacar, que al estar fijado los precios de la póliza SOAT, las empresas no podrían subir los precios, de ser el caso en la que las empresas puedan fijar los precios, dadas las estructuras actuales, no podrían ejercer poder de mercado, porque su margen de beneficio no es lo suficientemente amplio.

## Discriminación de precios

Si se considera que el SOAT mantiene un precio uniforme entre todas las empresas se puede asumir como un tipo de discriminación, como lo ejemplifica Tirole (1990; 200-212), el fijar un precio uniforme es discriminatorio si se oferta en un área geográfica, y esta empresa asume el costo de distribución, en este sentido el precio debe responder además “la diferenciales en los costos de transporte entre los consumidores situados a diferentes distancias”, en este caso en particular se incrementan los costos fijos y variables por la instalación de nuevos puntos de venta del seguro, estos costos será asumidos por la empresa que comercializa la póliza en diferentes zonas del país. Hay que mencionar, que la posibilidad de discriminar en precios está relacionada a la posibilidad del arbitraje. Al ser el SOAT un producto que no se lo puede revender entre los agentes, es un incentivo para realizar discriminación.

En base a los supuestos del análisis de bienestar bajo discriminación en el mercado SOAT

(cuando existe un precio uniforme), podría suponer un beneficio para los consumidores de este seguro, dado que su demanda es inelástica, en vista de que las personas que poseen un automóvil necesariamente tienen que adquirir el seguro, es por ello que un aumento en el precios de este producto no reducirá las cantidades demandas por los usuarios de dicho servicios. Por el lado de la oferta, el tener un precio uniforme, limita a las empresas participantes a realizar una diferenciación de precios en función de probabilidad de riesgo y manejar adecuadamente los siniestros, en este sentido, al estar fijado su margen de beneficio, este puede verse afectado por el aumento en los costos de los siniestros, esto puede ser un motivo para que las empresas no tengan el incentivo de operar en dicho mercado y puede ser una causal de salir del mercado. Con esto las empresas que tengan una mejor posición en el mercado (mejor manejo administrativo, mayores puntos de distribución) podrán subsistir mientras acaparen mayor primas del SOAT.

Otro de los puntos de análisis importantes para entender el mercado de SOAT, son los puntos de ventas que tienen las empresas más grandes. Recopilado de la página del CorpoSoat, se tiene que las empresas QBE Colonial poseen 15 centros donde puede ser adquirido directamente el SOAT o su propia renovación, por otro lado, Latina de Seguros posee 9 puntos de venta y finalmente Panamericana del Ecuador ofrece el servicio en puntos de venta de empresas aliadas como son:

- Western Unión
- Supermaxi
- Banco Procredit
- Servipagos
- Banco de Guayaquil
- Cooperativa de Ahorro y crédito 29 de Octubre
- Créditos Económicos
- Centro Comercial el Recreo

Esto implica, que las empresas que tienen mayores puntos de distribución tienen una mayor ventaja frente a los competidores que no poseen dicha capacidad, utilizando el concepto de economías de ámbito se puede mencionar que las empresas tienen mas incentivos a expandir mercado cuando ellos poseen la capacidad de utilizar recursos que no estén siendo utilizados completamente en los mercados en que posean operaciones. Mediante el aumento de la eficiencia en el uso de los recursos propios, las compañías que participen en diversos mercados lograrán ventajas de costos respecto de aquellas que operen en un solo mercado. “Estas ventajas de costos desincentivan la entrada de nuevas empresas, retroalimentando los beneficios de los acuerdos tácitos de precios o de otra variable competitiva entre las empresas pertenecientes a ellos” (Tarzijan y Paredes, 2006; 261). Además como señala Tirole (1990, 200-212) en ausencia de reventa y cuando existe discriminación de precio, cuanto más lejano de los puntos de ventas estén situados los consumidores, mayor es la probabilidad de que decidan comprar a otra empresa que se encuentre a una distancia más cercana. La discriminación de precios es, en este caso, es una forma útil para cada producto de competir a fin de conseguir el consumidor marginal. Asumiendo este supuesto, los consumidores del SOAT preferirán adquirir o renovar la póliza en los lugares donde se encuentren más cercanos a ellos, el emprendimiento de la aseguradora Panamericana del Ecuador, puede ser determinante en los subsiguientes años

porque al tener convenios como por ejemplo con Supermaxi o Seripagos, facilita la adquisición del SOAT a los clientes, además, al ser este seguro un producto homogéneo entre empresas, la ubicación geográfica ( el lugar más cercano al cliente), supondría el único diferencial entre empresas, por lo cual empresas que poseen mayores puntos de ventas, pueden tener una mejor posición en el mercado del SOAT.

## ***Experiencia Internacional sobre prácticas anticompetitivas en el Mercado del SOAT***

Las agencias de competencia suelen analizar experiencias internacionales para identificar prácticas anticompetitivas que pueden replicarse en sus respectivas jurisdicciones, y es bien sabido que las prácticas anticompetitivas, con mucha frecuencia, suelen replicarse en varios países, es por ello que para complementar el análisis de la competencia en el mercado de SOAT en Ecuador, se realizará una breve descripción del informe No.012-2002/CLC de la Comisión de Libre Competencia del Perú del año 2002, respecto a la concertación de los precios de la prima del Seguros Obligatorio de Accidentes de Tránsito que realizaron ciertos operadores de seguros de Perú en el año 2002.

Es necesario aclarar que se realizó una búsqueda de prácticas anticompetitivas en otros países de la región, sin embargo el único caso sancionado en el mercado SOAT, es justamente el de Perú y por ello se optó por el análisis de este proceso.

### **Antecedentes del SOAT**

Como se mencionó en el fundamento teórico, en el año 1999 el gobierno peruano publicó la Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre en la que se especifica que los automóviles deben contar con un seguro para accidentes de tránsito y debe ser adquirido de manera obligatoria. Como antecedente a este hecho, en el año 1995 se publicó en un Decreto Supremo la obligatoriedad de contratar un seguro de accidentes de tránsito a los vehículos del Servicio Interprovincial y Urbano.

En el año 2000 se emitió el reglamento del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito y se puso en funcionamiento el primero de julio del 2002. Las características principales son: una cobertura de todas las personas que resulten víctimas de un accidente de tránsito, sin importar la causa del accidente.

Analizando el primer año de funcionamiento del SOAT (año 2002), fueron nueve empresas que ofrecieron pólizas de dicho seguro, las cuatro principales (Véase **Tabla No. 23**) empresas fueron La Positiva Seguros y Reaseguros S.A, Rímac Internacional Compañía de Seguros Y Reaseguros, Sul América Compañía de Seguros e Interseguro Compañía de

Seguros de Vida S.A, en conjunto estas cuatro empresas acaparaban el 74% del mercado del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito en Perú.

**Tabla No. 23**  
**Participación de empresas aseguradoras en el mercado SOAT Perú, por prima neta emitida (2002)**

Empresa	%
La Positiva	35%
Rímac Internacional	18%
Sul América	12%
Interseguro	9%
Generali Perú	8%
El Pacífico Peruano Suiza	8%
Mapfre Perú	5%
Royal & SunAlliance Seguros Fenix	3%
Wiese Aetna Vida	2%

**Fuente:** Superintendencia de Bancos y Seguros de Perú. Estadísticas sistema de seguros (2014).  
**Elaboración:** David Pozo.

Llevando el mismo análisis al año 2012, se evidencia que el número de operadores disminuyó a 6 empresas de seguros, que en conjunto las cuatro empresas más representativas, concentran el 91% de las primas netas emitidas del ramo SOAT para el año 2012. En la **Tabla No. 24** se puede apreciar la participación de cada una de las empresas que ofrecían el SOAT para el año 2012.

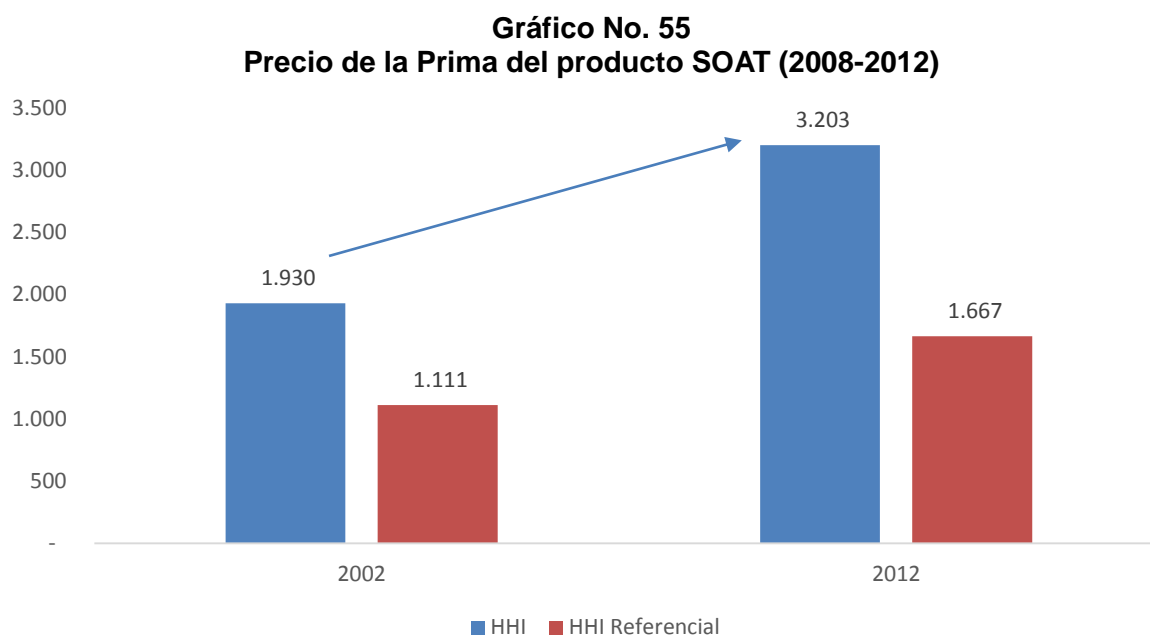
**Tabla No. 24**  
**Participación de empresas aseguradoras en el mercado SOAT Perú, por prima neta emitida (2012)**

Empresa	%
La Positiva	50%
Rímac Internacional	21%
El Pacífico Peruano Suiza	11%
Mapfre Perú	9%
Interseguro	8%
Protecta	1%

**Fuente:** Superintendencia de Bancos y Seguros de Perú. Estadísticas sistema de seguros (2014).  
**Elaboración:** David Pozo.

Complementando el análisis de la estructura del mercado de SOAT en Perú, se tiene que el indicador HHI del mercado SOAT en el año 2002, se podía establecer que era un mercado moderadamente concentrado porque su valor fue de 1.930 puntos, en cambio el HHI referencial para ese año fue de 1.111 y cuya diferencia fue menor a los 1.500 lo que

supondría que no existiría capacidad de distorsionar el mercado, Para el año 2012, el índice de concentración HHI se incrementó considerablemente, lo que supone que el mercado SOAT para dicho año se lo podría considerar como un mercado altamente concentrado, si se compara con el valor referencial, se tiene una diferencia mayor a 1.500 puntos por lo que se podría evidenciar posible capacidad de distorsionar el mercado en este mercado para dicho año (**Véase Gráfico No. 55**).



**Fuente:** Superintendencia de Bancos y Seguros de Perú. Estadísticas sistema de seguros (2014).  
**Elaboración:** David Pozo.

Comparando los valores antes mencionados, con los obtenidos en Ecuador para el primer año de funcionamiento del SOAT (2008) se puede concluir que la concentración era similar en ambos países (moderadamente concentrado), aunque en Ecuador evidentemente existía un mayor número de empresas que ofrecían ese tipo de seguro. En cambio para el año 2012, la concentración en el mercado SOAT en Perú fue mayor a la concentración en Ecuador, debido a que en el año 2012, el mercado SOAT del Ecuador se encontraba moderadamente concentrado, mientras que en Perú se hallaba altamente concentrado. Con estos antecedentes de la estructura del mercado SOAT entre ambos países, se procede a analizar el caso sancionado en el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito de Perú.

## Empresas Involucradas

En el año 2002, la Comisión de Libre Competencia del Perú realizó una investigación por presuntas prácticas colusivas<sup>2</sup> en el cálculo de los costos y de los precios de la prima del

<sup>2</sup> Según la Ley Orgánica de Regulación y Control del Poder de Mercado (LORCPM) en su artículo 11 define las prácticas colusorias, como la capacidad de “fijar de manera concertada o manipular precios, tasas de interés, tarifas, descuentos, u otras condiciones comerciales o de transacción, o intercambiar información con el mismo objeto o efecto.

Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito por parte de empresas que se detalla a continuación:

- Asociación Peruana de Empresas de Seguros – Apeseg.
- Generali Perú Compañía De Seguros Y Reaseguros S.A.
- La Positiva Seguros Y Reaseguros S.A.
- Rímac Internacional Compañía De Seguros Y Reaseguros.
- Sul América Compañía De Seguros S.A.
- El Pacífico Peruano Suiza Compañía De Seguros Y Reaseguros.
- Mapfre Perú Compañía De Seguros Y Reaseguros.
- Wiese Aetna Compañía De Seguros.
- Royal & Sunalliance Seguros Fénix.
- Interseguro Compañía De Seguros De Vida S.A.

## **Antecedentes de la Colusión**

En el año 2001 (Acta N° 15/2001), las empresas Generali, La Positiva, Rímac, Sul América, El Pacífico Peruano Suiza, Mapfre, Wiese Aetna, Royal & Sunalliance, Interseguro y Apeseg, todos ellos con sus respectivos representantes, mantuvieron una reunión en el Comité de Automóviles para tratar los avances del proyecto del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT). En esta sesión se puso a consideración que se debía presentar una Nota Técnica a la Superintendencia de Banca y Seguros de Perú, sobre el precio de la prima de dicho seguro, porque, para aquel entonces aún no se comercializaba el SOAT. La Comisión de Libre Competencia determinó que en aquella sesión existió “quórum” para la toma de la decisión de contratar al actuario que elaboraría la nota técnica. Vale mencionar, que la Superintendencia de Banca y Seguros pedía como requisito la contratación de un actuario para la elaboración de la nota técnica y que cada empresa presente dichas notas en un plazo mínimo de 30 días hábiles antes de su utilización, la Superintendencia, antes de que dicho producto se comercialice, debía presentar una nota técnica sobre el sumario de la póliza y la tarifa a cobrar.

Para la elaboración de la nota técnica, se concertó la contratación del actuario Vallejo para todas las nueve empresas que se mencionó anteriormente. Esta decisión fue tomada por el Comité de Automóviles, como consta en el Acta N° 15/2001 del 4 de diciembre de 2001. Hay que señalar que dicho comité forma parte de la estructura interna de Asociación Peruana de Empresas de Seguros (APESEG), es por ello que la Comisión de Libre Competencia menciona que la decisión de contratar al actuario Vallejo fue consentida por la Asociación Peruana de Empresas de Seguros. Esto significa que todas las empresas que conforman APESEG elaborarían la misma nota técnica, sin embargo la Comisión de Libre Competencia precisa que:

La contratación de un solo actuario por parte de las compañías de seguros no constituye un ilícito administrativo o que contravenga necesariamente las normas de libre competencia; lo que se está analizando en esta sección es que las empresas hayan decidido la elaboración de una misma nota técnica para todas ellas.



## Concertación de Precios

El Comité de Automoviles de APESEG, en la sesión de diciembre de 2001 (Acta N° 16/2001), más de la mitad del número de miembros (Rímac, Pacífico, La Positiva, Sul América e Interseguro) aprobaron la nota técnica elaborada por el actuario Vallejo. La Comisión de Libre Competencia evidenció que la notas técnicas consignaban los mismos rubros de recargos, estos eran: “gastos de gestión externa (10%), gastos de gestión interna (12,5%), margen de utilidad (5%), derecho de emisión (3%) e IGV (18%). Es decir, lo que viene a constituir la prima comercial”. La Comisión llegó a la conclusión que todas las notas técnicas arrojan las mismas primas finales que se detallan en el **Tabla No. 25**.

**Tabla No. 25**  
**Precio de la Prima del producto SOAT (2008-2012)**

SOAT	Pacífico	Sul América	Wiese Aetna	Generali	Mapfre	Rímac	Royal & Sun Alliance	La Positiva
Automóvil	60	60	60	60	60	60	60	60
Camiones	150	150	150	150	150	150	150	150
Taxis	100	100	100	100	100	100	100	100
Omnibus Interprovincial	1250	1250	1250	1250	1250	1250	1250	1250
Combis	200	200	200	200	200	200	200	200
Omnibus Urbano	350	350	350	350	350	350	350	350

**Fuente:** Comisión de Libre Competencia de Perú.

**Elaboración:** David Pozo.

En el cuadro anterior se puede evidenciar que todas las empresas de seguros tienen los mismos valores de prima SOAT, pero al igual que analiza la Comisión, es imposible que todas las empresas posean la misma infraestructura, el mismo número de personal, los mismos gastos administrativo o utilidad para la comercializaciones del SOAT. En el propio informe de la Comisión, las empresas de seguros responden que como atienden a segmentos diferentes en el mercado “las condiciones de comercialización no pueden ser las mismas, especialmente entre el precio que se cobra a los clientes y los que se cobran al resto”. A pesar de aquello, en la sesión de diciembre del año 2001, todas las empresas acordaron los precios de la prima, “sin hacer distinciones entre los clientes propios y los ajenos”. Es por estas consideraciones que se puede evidenciar que la contratación del actuario tenía como única finalidad la fijación la prima del SOAT. En resumen, se puede decir que la aprobación de la nota técnica por parte de las empresas que conforman APESEG implicaría un acuerdo de precios, lo que constituye una práctica colusoria, porque las aseguradoras a través de sus respectivos representantes, declararon la voluntad común respecto al precio final de la prima del SOAT.

## Resolución

La Comisión de Libre Competencia mediante el análisis realizado en el informe No. 012-2002/CLC demostró que.

“APESEG, La Positiva, Royal & SunAlliance, Wiese Aetna, Generali, Mapfre, Pacífico, Rímac, Interseguros y Sul América han infringido el literal a) de artículo 6 del Decreto Legislativo 701 al haber concertado el precio de las primas de las pólizas correspondientes al Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito – SOAT durante el período comprendido

entre el 28 de julio de 2001 y el 20 de abril de 2002”.

Por todas las consideraciones analizadas, se impuso la sanción a las empresas que concertaron el precio de la póliza del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito en Unidades Impositiva Tributaria (UIT), esta se detalla en el **Tabla No. 26**.

**Tabla No. 26**  
**Valor de la sanción a los operadores del SOAT (2008-2012)**

Entidad	Sanción
Interseguros	5 UIT
Wiese Aetna	50 UIT
Pacifico	60 UIT
Mapfre	60 UIT
Royal & SunAlliance	80 UIT
Generali	100 UIT
Sul América	100 UIT
La Positiva	100 UIT
Rimac	100 UIT
Apeseg	20 UIT

**Fuente:** Comisión de Libre Competencia de Perú.

**Elaboración:** David Pozo.

## Gravedad de la conducta

Como señala Coloma (2000: 2-5), la colusión es una situación en la que los oferentes de un mercado logran incrementar sus beneficios a función de una pérdida de eficiencia dentro del mercado, con lo cual llevará a una pérdida de bienestar de los demandantes mediante la disminución del excedente de la demanda. En este sentido, un acuerdo explícito llevará a una situación desfavorable para los consumidores, y en el caso específico del SOAT, al no existir una demanda con poder de negociación para contrarrestar el poder de mercado (capacidad de influir directamente en el mercado), es evidente que esta práctica anticompetitiva genera pérdidas sustanciales al bienestar de los demandantes de seguros de accidentes de tránsito.

En el caso particular del SOAT en Ecuador, este tipo de práctica no se podría concretar, porque el valor de la prima de este seguro está regulado y fijado por la autoridad de control (Superintendencia de Bancos y Seguros), en este sentido, la capacidad de fijación de precios por parte de las empresas que operan en el SOAT es nula. Sin embargo, asumiendo la posibilidad de una fijación de precios de la prima de SOAT por parte de los operadores, y al mantener el número reducido de participantes, se podría inferir que una colusión podría tener impactos negativos para los demandantes de este seguro, porque si se fija un precio por encima del valor que tuviese en libre competencia, afectaría el excedente del

consumidor, y aumentaría los ingresos de las empresas. Hay que añadir además, que el SOAT, al constituir un seguro obligatorio para poder circular con un vehículo en el territorio nacional, la demanda de este servicio es inelástica, ante un aumento de precio de este servicio, las cantidades permanecerán constantes dado que es obligatorio adquirir este producto y es por esta consideración que la afectación sería mayor, comparando con el de una demanda elástica.

## **Conclusiones**

El mercado de transporte tiene una base instalada de cerca de 1.2 millones de vehículos, y deben adquirir obligatoriamente el SOAT. Este número representa la demanda total del SOAT, en este sentido, los operadores de seguros compiten por captar el mayor número de clientes posibles y aumentar el número de renovaciones de este seguro para mejorar su utilidad en función del volumen de pólizas emitidas y renovaciones.

El mercado de vehículos tiene un crecimiento sostenido en nivel de ventas de vehículos desde el año 2000 hasta el año 2012, puesto que en promedio tuvo un crecimiento del 26% en el periodo mencionado.

Tanto los nuevos vehículos como los otros necesariamente para poder circular en el territorio nacional tienen que adquirir el SOAT, ya que a su vez, este seguro constituye un derecho de protección para las víctimas de accidentes de tránsito, como lo establece la Ley de Tránsito. Además este mercado, al tener una demanda fija, los operadores están interesados en captar a los nuevos propietarios de automóviles para vender la póliza del SOAT.

Los accidentes de tránsito en Ecuador se han mantenido entre los 19 mil y 25 mil percances anualmente en el periodo 2008-2012. La evolución del número de accidentes no tiene una tendencia definida desde el año 2008 hasta el año 2010 puesto que mantiene una tendencia positiva, mientras que en los años posteriores disminuye el número de accidentes.

Los vehículos provenientes de las provincias de Guayas y Pichincha generan el mayor número de accidentes en las vías del país (60%), esto se debe a que en estas dos provincias se encuentra el mayor número de automotores en Ecuador, siendo la causa principal “la imprudencia” de los conductores.

El aumento en el número de accidentes de tránsito significaría un aumento de los costos de siniestros que deben afrontar las empresas que operan en el SOAT, sin embargo, no se puede concluir específicamente y para cada empresa, las causales del aumento en los costos de siniestros.

El mercado asegurador en Latinoamérica mantiene diferentes estructuras, si se toma como referencia que algunos países poseen mayor número de aseguradoras y otro mayor número de reaseguradoras. En todos los casos, el número de aseguradoras o el número de reaseguradoras no responde a un patrón específico entre países, y podría parecer que el número de participantes está determinado por el número de habitantes, sin embargo esto no se cumple. Algunos países poseen incluso más empresas de reaseguro que compañías aseguradoras (Perú, Uruguay y México), en cambio otros países (Argentina y Brasil) poseen más empresas de seguros que compañías reaseguradoras. Para el caso específico de Ecuador, el sector asegurador está constituido por 44 empresas de seguros en el año 2012 y 117 reaseguradoras en el mismo año.

La participación del sistema asegurador de los diferentes países en América Latina con respecto al Producto Interno Bruto de cada país se encuentra en un porcentaje entre el 2% al 3%. En países como Argentina, Brasil y Uruguay mantienen una tasa de variación positiva durante el periodo analizado al igual que Ecuador. En cambio países como Perú o México mantiene una tasa de variación relativamente constante sin mayor crecimiento. Esto indica que en varios países, el sector asegurador tiene una participación significativa dentro de la economía agregada. Para el caso ecuatoriano, existen más empresas de seguros que empresas de reaseguros.

La prima neta emitida del mercado de seguros en Ecuador mantiene una tendencia positiva en el periodo de análisis (2008-2012), en promedio la tasa de variación fue del 13%. Además los costos de los siniestros están directamente relacionados con el aumento de la prima neta emitida.

En Ecuador existe una mayor emisión de prima neta emitida de seguros generales, el 84% de la prima neta total del sistema de seguros pertenece a pólizas de seguros generales, mientras que el 16% complementario son pólizas de seguros de vida. Los ramos de seguros más representativos son: vehicular, vida en grupo, incendios, accidentes personales, transporte, buen uso de anticipo, responsabilidad civil y SOAT.

Las empresas más representativas con mayor participación del mercado asegurador por prima neta emitida) en el año 2012 son: QBE Colonial S.A, Ace Seguros S.A, Seguros Equinoccial S.A, Seguros Sucre S.A, Seguros del Pichincha S.A y AIG Metropolitana Cía. de Seguros y Reaseguros S.A. Estas compañías acumulan cerca del 40% del total de prima neta emitida en el periodo de análisis.

La liquidez del sector de seguros mantiene una tendencia decreciente en el periodo de análisis, la variación promedio fue del -2,3%. En esta misma dirección se encuentra el indicador de gastos administrativos que posee una pendiente negativa, esto indica que las empresas están utilizando más eficientemente los gastos administrativos para el giro de negocio. El indicador ROE, por otro lado mantiene una tendencia creciente, por lo que se supone que cada vez la prima neta pagada está generando mayores beneficios para las compañías.

El número de empresas que han operado en el mercado SOAT ha disminuido en el periodo analizado. En el año 2008 operaban en este mercado 15 empresas, en el año 2009 ofrecían las pólizas SOAT 16 aseguradoras, en el año 2010 volvieron a operar 15 aseguradoras, en

el año 2011 se encontraban operando 14 compañías y en el año 2012 se redujo a 12 empresas. Para algunas empresas la póliza del SOAT es una de sus fuentes principales de ingreso, mientras que para otras empresas representa un ingreso marginal. Las empresas que poseen una mayor participación dentro del mercado de SOAT, en el periodo comprendido entre el año 2008 hasta el año 2012 son: Panamericana del Ecuador S.A, Latina Seguros S.A, QBE Seguros Colonial S.A y Coopseguros S.A.

El factor que influyó para la reducción de los operadores en el mercado del SOAT fue la disminución del precio de la prima del SOAT en 30%. Lo que conllevó a que los márgenes de ganancia de las empresas disminuyeran, perdiendo el incentivo para operar en este ramo de seguros. Otro motivo por el cual, algunas empresas de seguros, optaron por salir del mercado SOAT, está directamente relacionada por los costos de siniestros de dicha póliza. En el análisis gráfico de cada empresa que opera en el ramo SOAT, se puede ver cómo las empresas que salieron del mercado tienen costos por encima o muy cerca del valor de la prima neta emitida. Estas empresas son: AIG Metropolitana, Seguros Constitución S.A, Vaz Seguros S.A y Cervantes S.A. Salvo Seguros Constitución S.A, las otras tres empresas mantienen indicadores financieros adecuados al promedio del sistema de seguros. Vale mencionar que las empresas Alianza S.A y Bolívar S.A, a pesar que no han salido del mercado, tienen más costos de siniestros que prima neta emitida por lo que se puede decir que en el futuro pueden rescindir de la venta de pólizas de SOAT.

Las barreras de entrada que se pudieron identificar en el mercado de SOAT, están relacionadas con la normativa que regula este sector. Las principales barreras son: la aprobación de funcionamiento por parte de la Superintendencia de Bancos y Seguros, la obligatoriedad de emitir y renovar las pólizas del SOAT, la constitución de una empresa aseguradora, y reservas legales. En cuanto a barreras de salida se tiene que la normativa estipula que las empresas deben permanecer en el mercado al menos tres años.

Con respecto al indicador de concentración  $C_4$  en esta investigación arrojan como resultado que el mercado SOAT es un mercado que se encuentra concentrado por cuatro empresas dominantes (QBE Seguros Colonial, Seguros Latina S.A, Panamericana del Ecuador S.A y Coopseguro S.A para el año 2012) y que la tendencia es que tienda a aumentar en sus respectivos valores, lo que puede significar, entre otras cosas, una reducción de empresas en el mercado o un aumento en la participación de alguna empresa dominante. Por otro lado el indicador HHI calculado en el periodo comprendido entre los años 2008 hasta el año 2012, indica que el mercado del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito se encuentra moderadamente concentrado y de igual manera es susceptible a la reducción de empresas dentro del mercado.

Mediante el cálculo de los indicadores para determinar el poder de mercado, tanto el índice de Lerner y el índice de Melnik, Shy y Stenbacka, señalan que no existe poder de mercado en el sector del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, porque ninguna empresa sobrepasa los umbrales determinados.

Del análisis de discriminación se identificó que al existir un precio uniforme entre las empresas que ofrecen el SOAT, limita a las empresas a realizar diferenciación de precio en función de la probabilidad de riesgo y este es uno de los factores que no genera un incentivo

para operar en dicho mercado, únicamente las empresas que exploten economías de ámbito podrán mantenerse dentro del mercado.

La experiencia internacional del caso sancionado por colusión en el precio de la prima del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito en Perú, permite identificar, que en el mercado SOAT del Ecuador las empresas no pueden incurrir en colusión de precios (determinada como una práctica anticompetitiva), porque la normativa que regula el SOAT, especifica que el precio de la prima estará fijado por la Superintendencia de Bancos y Seguros.

## ***Recomendaciones***

Se recomienda a la autoridad de control de competencia, profundizar la investigación , debido a que la principal limitación de la misma, es la falta de información que se podría recopilar de los operadores del mercado SOAT, que mediante requerimientos se podría solicitar (en el artículo 50 de la Ley Orgánica de Regulación y Control del Poder de Mercado establece que los operadores están en la obligación de contribuir con información a la autoridad de control) , se podría solicitar entre otras cosas; los contratos de ventas en concesionarios vehiculares para investigar posibles ventas atadas, solicitar canales de distribución para analizar posibles barreras de entrada por costos de distribución.

De igual manera se recomienda a la Superintendencia de Control del Poder de Mercado, socializar a la ciudadanía sobre los impactos que tienen las prácticas anticompetitivas sobre la demanda de bienes y servicios, que en muchos casos llegan a afectar los precios, cantidades, o incluso la calidad de los productos.

A los operadores del mercado asegurador, se les recomienda denunciar cualquier práctica anticompetitiva que pueda afectar la estructura del mercado de seguros, en los diferentes ramos en los que operan. Con las denuncias la autoridad de control, puede intervenir para que la competencia sea en los mismos términos para todos.

A la comunidad universitaria, se recomienda analizar la competencia en varios sectores en los que posiblemente se puedan estar realizando prácticas no competitivas, con ello, estos estudios pueden aportar a la autoridad de control para regular a los mercados que se encuentren distorsionados.

La principal causa de salida del mercado de SOAT, es el aumento de costos de siniestros, es por ello que se recomienda a la Superintendencia de Bancos y Seguros realizar un análisis de una posible restructuración a la fijación del precio de la póliza del SOAT, para que las empresas puedan mantener márgenes de ganancia que permitan cubrir los costos de siniestros.

Se recomienda a la Superintendencia de Control del Poder de Mercado realizar anualmente un diagnóstico de la competencia en el mercado de seguros, tomando como referencia las nociones de mercado relevante, y no calcular los índices de concentración de manera agregada.

## Referencias Bibliográficas

- Armen, Aichian y Kessel, Reuben (1962) **Competition, Monopoly, and the Pursuit of Pecuniary Gain**. Estados Unidos: Princeton University Press. <http://www.nber.org/chapters/c0605> [Consulta: 03/01/2014]
- Areeda, Phillip; Baxter, William y Reasoner, Harry (1994) **Antitrust Policy**. Estados Unidos: University of Chicago Press. <http://www.nber.org/chapters/c7760> [Consulta: 04/01/2014]
- Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador (2013) **Anuario 2012**. Ecuador. [http://www.aeade.net/web/index.php?option=com\\_content&view=article&id=145&Itemid=80](http://www.aeade.net/web/index.php?option=com_content&view=article&id=145&Itemid=80) [Consulta: 15/12/2013]
- Asociación de Supervisores de Seguros de América Latina (2013) **Estadísticas**. [http://www.assalweb.org/assal\\_nueva/index\\_consulta.php](http://www.assalweb.org/assal_nueva/index_consulta.php) [Consulta: 15/12/2013]
- Baumol, W; Panzar, J y Willig, R (1982) **Contestable Markets and the Theory of Industry Structure**. Nueva York.
- Blees, Jasper; Kemp, Ron; Maas, Jeroen; Mosselman, Marco y May, Zoet (2003) **Barriers to Entry**. <http://www.entrepreneurship-sme.eu/pdf-ez/H200301.pdf> [Consulta: 03/01/2014]
- CADE (2014) **Análisis de barreras de entrada en concentraciones**. Ecuador: Superintendencia de Control del Poder de Mercado. <http://www.scpm.gob.ec/descargar-xxxiv> [Consulta: 09/29/2014]
- Carlton, Dennis (2004) **Why Barriers to Entry are Barriers to Understanding**. Inglaterra: Cambridge. <http://www.nber.org/papers/w10577> [Consulta: 03/01/2014]
- Chen, Pei (2008) **Insurance market activity and economic growth: An international cross-country analysis**. Taiwan: National Chi Nan University. [https://editorialexpress.com/cgi-bin/conference/download.cgi?db\\_name=ACE10&paper\\_id=35](https://editorialexpress.com/cgi-bin/conference/download.cgi?db_name=ACE10&paper_id=35) [Consulta: 21/02/2014]
- Coloma, G (2000) **Prácticas Horizontales concertadas y defensa de la competencia**. Argentina, CEMA. <http://www.ucema.edu.ar/publicaciones/download/documentos/170.pdf> [Consulta: 21/02/2014]
- Coloma, G (2002) **Apuntes de Organización Industrial**. Argentina, CEMA. <http://www.ucema.edu.ar/u/gcoloma/ApuntesOrgInd1.pdf> [Consulta: 21/02/2014]
- Coloma, G (2008) **Técnicas de análisis para determinar los efectos de la conducta en los casos de abuso de posición de dominio**. Argentina, UNCTAD.



- Comisión Federal de Competencia de Mexico (2011) **Documento de Referencia sobre Poder Sustancial De Mercado**. <http://www.cfc.gob.mx/images/stories/Documentos/guias/ultdoctopodersustmercado.pdf> [Consulta: 21/02/2014]
- Davis, P y Garcés, E (2010) **Quantitative Techniques for Competition and Antitrust Analysis**. Inglaterra: Princeton and Oxford.
- Donati, A (1978) **La ejecución de la convención europea sobre seguros de responsabilidad civil en sector automovilístico**. España: Conferencia AIDA. [http://www.fasecolda.com/files/8713/9101/6703/el\\_seguro\\_obligatorio\\_de\\_accidentes\\_de\\_transito.pdf](http://www.fasecolda.com/files/8713/9101/6703/el_seguro_obligatorio_de_accidentes_de_transito.pdf) [Consulta: 10/01/2014]
- Einav, Liran y Finkelstein, Amy (2011) **Selection in Insurance Markets: Theory and Empirics in Pictures**. Estados Unidos: University of Stanford Press. <http://www.nber.org/papers/w16723> [Consulta: 12/02/2014]
- Revista Ekos (2014) **Ranking Empresarial**. Ecuador. <http://www.ekosnegocios.com/empresas/RankingEcuador.aspx> [Consulta: 15/02/2014]
- Estrin, Sual y Bennet, John (2006) **Regulatory Barriers and Entry in Developing Economies**. Inglaterra: Brunel University. <http://www.oecd.org/competition/mergers/37921908.pdf> [Consulta: 5/02/2014]
- Fajardo, Ricardo (2011) **Seguros de personas y seguridad social: El seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito**. [http://www.fasecolda.com/files/8713/9101/6703/el\\_seguro\\_obligatorio\\_de\\_accidentes\\_de\\_transito.pdf](http://www.fasecolda.com/files/8713/9101/6703/el_seguro_obligatorio_de_accidentes_de_transito.pdf) [Consulta: 21/02/2014]
- Friedland, T (1978) **The estimation of welfare gains from desmonopolization**. Southern Economic Journal. <http://www.jstor.org/discover/10.2307/1057620?uid=2129&uid=2&uid=70&uid=4&sid=21104552831377> [Consulta: 21/02/2014]
- Hägg, Göran (1994) **The Economics of Trust, Trust-Sensitive Contracts and Regulation**. International Review of Law and Economics. <http://www.sciencedirect.com/science/article/pii/0144818894900256> [Consulta: 11/01/2014]
- Harberger, A (1954) **Monopoly and resource allocation**. American Economic Review. [http://people.bath.ac.uk/ecsigs/Teaching/Industrial%20Organisation/Papers/Harberger%20\(1954\)-AER.pdf](http://people.bath.ac.uk/ecsigs/Teaching/Industrial%20Organisation/Papers/Harberger%20(1954)-AER.pdf) [Consulta: 11/01/2014]
- Hause, John (1977) **The Measurement of Concentrated Industrial Structure and the Size Distribution of Firms**. Estados Unidos; National Bureau of Economic Research. <http://www.nber.org/chapters/c10503> [Consulta: 21/02/2014]

- Hays, Fred (2010) ***Understanding market concentration: internet-based applications from the banking industry***. Estados Unidos: University of Missouri-Kansas City. <http://www.aabri.com/manuscripts/10730.pdf> [Consulta: 20/01/2014]
- Instituto Nacional de Estadísticas y Censos (2013) ***Anuario de Transportes***. Ecuador: INEC. [http://www.inec.gob.ec/estadisticas/?option=com\\_content&view=article&id=146&Itemid=339](http://www.inec.gob.ec/estadisticas/?option=com_content&view=article&id=146&Itemid=339) [Consulta: 10/12/2013]
- Ivaldi, Marc (2005) ***A Full Equilibrium Relevant Market Test: Application to Computer Servers***. Francia: University of Toulouse. <http://neeo.univ-tlse1.fr/788/1/ivaldi.pdf> [Consulta: 10/01/2014]
- Kamerschen, D (1966) ***An Estimation of the welfare losses from monopoly in the American economy***. Western Economic Journal.
- Kaplow, Louis y Shapiro, Carl (2007) ***Antitrust***. Inglaterra: Cambridge. <http://www.nber.org/papers/w12867> [Consulta: 22/02/2014]
- McAfee, Preston; Milon, Hugo y Williams, Michael (2003) ***Economic and Antitrust Barriers to Entry***. <http://vita.mcafee.cc/PDF/Barriers2Entry.pdf> [Consulta: 21/02/2014]
- Miller, John (1955) ***Measures of Monopoly Power and Concentration: Their Economic Significance***, Estados Unidos: Princeton University Press. <http://www.nber.org/chapters/c0957> [Consulta: 21/02/2014]
- Motta, M (2004) ***Competition Policy: Theory and Practice***. Inglaterra: Cambridge
- Nakata, Hiroyuki (2007) ***Demand for non-life insurance: A cross-country analysis***. Japon: University of Tokyo. <http://www.cirje.e.u-tokyo.ac.jp/research/dp/2007/2007cf461.pdf> [Consulta: 01/02/2014]
- Ordóñez, José (2009) ***Aspectos Económicos del Funcionamiento Competitivo de los Mercados: Vol 1***. España: Universidad de Málaga. <http://www.juntadeandalucia.es/defensacompetencia/sites/all/themes/competencia/files/Aspectos%20Econ%C3%B3micos%20del%20funcionamiento%20competitivo%20de%20los%20mercados.%20Volumen%20I.pdf> [Consulta: 21/02/2014]
- Posner, Richard (1974) ***The Social Cost of Monopoly and Regulation***. Estados Unidos: National Bureau of Economic Research. <http://www.nber.org/papers/w0055> [Consulta: 10/03/2014]
- Rosenbluth, Gideon (1955) ***Business Concentration and Price Policy***. Estados Unidos: Princeton University Press. <http://www.nber.org/chapters/c0953> [Consulta: 01/03/2014]

- Schwartzman, D (1960) ***The burden of monopoly***. Journal of Political Economy. <http://www.jstor.org/discover/10.2307/1829950?uid=2129&uid=2&uid=70&uid=4&sid=21104552831377> [Consulta: 10/03/2014]
- Skogh, Göran (1982) ***Return to Scale in the Swedish Property-Liability Insurance Industry***. Journal of Risk and Insurance. <http://www.jstor.org/discover/10.2307/252595?uid=2129&uid=2&uid=70&uid=4&sid=21104552831377> [Consulta: 10/03/2014]
- Stigler, G (1956) ***The statistics of monopoly and merger***. Journal of Political Economy. <http://www.jstor.org/discover/10.2307/1825858?uid=2129&uid=2&uid=70&uid=4&sid=21104552831377> [Consulta: 5/03/2014]
- Superintendencia de Banca, Seguros y AFP (2014) ***Estadísticas del Sistema de Seguros***. Peru. [http://www.sbs.gob.pe/0/modulos/JER/JER\\_Interna.aspx?ARE=0&PFL=0&JER=149/](http://www.sbs.gob.pe/0/modulos/JER/JER_Interna.aspx?ARE=0&PFL=0&JER=149/) [Consulta: 21/02/2014]
- Superintendencia de Bancos y Seguros (2013) ***Comportamiento del Sistema de Seguros Privados***. [http://www.sbs.gob.ec/practg/sbs\\_index?vp\\_art\\_id=67&vp\\_tip=2/](http://www.sbs.gob.ec/practg/sbs_index?vp_art_id=67&vp_tip=2/) [Consulta: 21/02/2014]
- Superintendencia de Bancos y Seguros (2014) ***Estadísticas de Seguros Privados***. Ecuador [http://www.sbs.gob.ec/practg/sbs\\_index?vp\\_art\\_id=492&vp\\_tip=2&vp\\_buscr=57](http://www.sbs.gob.ec/practg/sbs_index?vp_art_id=492&vp_tip=2&vp_buscr=57) [Consulta: 30/02/2014]
- Superintendencia de Control del Poder de Mercado (2013) ***Indicadores de Diagnóstico Sectorial de la Competencia***. Ecuador. <http://www.scpm.gob.ec/indicadores-de-diagnostico-sectorial-de-la-competencia/> [Consulta: 11/11/2013]
- Tarziján, J y Paredes, R (2006) ***Organización Industrial para la Estrategia Empresarial***. Mexico: Pearson Educación.
- Tirole, J (1990) ***La Teoría de la Organización Industrial***. España: Ariel Economía.
- Williams, Philip y Woodbridge, Graeme (2004) ***Antitrust Merger Policy: Lessons from the Australian Experience***. Estados Unidos: University of Chicago Press. <http://www.nber.org/chapters/c10183> [Consulta: 05/01/2014]
- Williamson, Oliver (1972) ***Antitrust Enforcement and the Modern Corporation***. Estados Unidos: National Bureau of Economic Research. <http://www.nber.org/chapters/c7616> [Consulta: 05/03/2014]

# Anexos

## Anexo A

### Tabla de Indemnización por accidentes de tránsito

Pérdida de la visión de un ojo sin ablación.	25%	
Pérdida total de un ojo.	30%	
Reducción de la mitad de la visión unicular o binocular	20%	
Pérdida del sentido de ambos oídos.	50%	
Pérdida del sentido de un oído.	15%	
Pérdida del movimiento del pulgar:		
a) total	10%	
b) parcial	5%	
Pérdida completa del movimiento de la rodilla:		
a) En flexión	25%	
b) En extensión	15%	
Pérdida completa del movimiento del empeine	15%	
Pérdida completa de una pierna	50%	
Pérdida completa de un pie	40%	
Amputación parcial de un pie	20%	
Amputación del dedo gordo del pie	8%	
Amputación de uno de los demás dedos de un pie	3%	
Pérdida del movimiento del dedo gordo del pie	3%	
Acortamiento de por lo menos 5 cm. De un miembro inferior	20%	
Acortamiento de por lo menos 3 cm. De un miembro inferior	10%	
	derecho	izquierdo
Pérdida completa del brazo o de la mano 60% 50%	60%	50%
Pérdida completa del movimiento del hombro 30% 25%	30%	25%
Pérdida completa del movimiento del codo 25% 20%	25%	20%
Pérdida completa del movimiento de la muñeca 20% 15%	20%	15%
Amputación total del pulgar 20% 15%	20%	15%
Amputación de la falange parcial del pulgar 10% 8%	10%	8%
Amputación total del índice 15% 10%	15%	10%
Amputación parcial del índice:		
a) 2 falanges 10% 8%	10%	8%
b) Falange ungueal 5% 1%	5%	1%
Pérdida completa del pulgar e índice 30% 25%	30%	25%
Pérdida completa de 3 dedos, comprendidos el pulgar e índice	33%	27%
Pérdida completa del índice y de un dedo que no sea el pulgar	20%	16%
Pérdida completa de un dedo que no sea ni el índice ni el pulgar	8%	6%
Pérdida completa de 4 dedos 35% 30%	35%	30%
Pérdida completa de 4 dedos incluido el pulgar 45% 40%	45%	40%

**Fuente:** Reglamento del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito.

**Anexo B**  
**Valor de la prima del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito que deben cobrar las empresas de seguros**

Para vehículos particulares	Cilindraje	Valor
Motocicletas	Menos de 100	19,71
	100 a 249	24,63
	250 o más	30,26
Todo terreno y camionetas de 0 a 9 años	Menos de 1500	\$ 38,71
	1500 a 2499	\$ 46,45
	2500 o más	54,19
Todo terreno y camionetas más de 9 años	Menos de 1500	\$ 47,86
	1500 a 2499	\$ 55,59
	2500 o más	\$ 62,64
Automóviles de 0 a 9 años	Menos de 1500	\$ 21,11
	1500 a 2499	26,74
	2500 o más	\$ 31,67
Automóviles más de 9 años	Menos de 1500	28,85
	1500 a 2499	33,78
	2500 o más	38
Carga o mixto	Capacidad de carga (tn)	
	Menos de 5	42,93
	5 a 14,99	61,23
	15 o más	80,93
Transporte de pasajeros particular	Tipo	
	Bus (24 o más pasajeros)	61,19
	Buseta (de 17 a 23 pasajeros)	55,08
	Furgonetas (de 7 a 16 pasajeros)	48,96
Vehículos especiales		82,61
Para vehículos que presten servicio público de alquiler:		
Taxis, turismo y vehículos de alquiler (rent)	Cilindraje (cc)	Valor
	Menos de 1500	32,56
	1500 a 2499	41,13
Taxis, turismo y vehículos de alquiler (rent)	2500 o más	51,41
	Menos de 1500	42,84
	1500 a 2499	51,41
Taxis, turismo, escolares y veh.de alquiler (rent)	2500 o más	59,98
	Menos de 2500	48
Taxis, turismo, escolares y veh.de alquiler (rent)	2500 o más	64,25
	Menos de 2500	59,98
Carga liviana y mixta	2500 o más	77,11
	Menos de 2500	47,98
Carga liviana y mixta	2500 o más	64,04
	Menos de 2500	59,98
Turismo interprovincial intraprovincial escolar intra/interprovincial	2500 o más	77,14
	Capacidad en pasajeros	
	17 a 31	81,41
	32 o más	111,37
Carga semipesada, pesada y extrapesada	Capacidad de carga (tn)	
	Menos 5	80,15
	5 a 14,99	92,89
	15 0 más	106,96
Servicio Urbano y escolar urbano*	Prima Única	77,14

**Fuente:** Reglamento del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito.

**Anexo C**  
**Parque automotor por marca de vehículo**

Marca	Total
Chevrolet	652.330
Toyota	162.249
Hyundai	138.194
Mazda	128.248
Ford	126.594
Nissan	116.751
Kia	71.876
Suzuki	59.927
Volkswagen	56.107
Hino	51.757
Mitsubishi	50.064
Renault	31.798
Fiat	31.052
Lada	24.147
Mercedes Benz	23.305
Otras	227.764
Total	1.952.163

**Fuente:** Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador. Anuario 2012

**Elaboración:** David Pozo.

**Anexo D**  
**Tasa de crecimiento de las ventas de vehículos en Ecuador (1998-2012)**

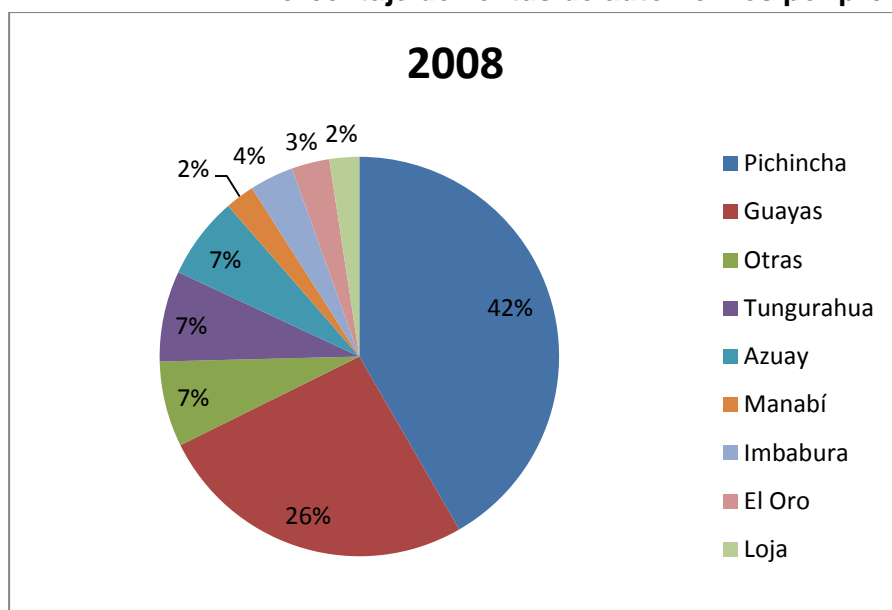
Año	Tasa Crecimiento	Total
1998	0	47.985
1999	-72%	13.672
2000	39%	18.983
2001	200%	56.950
2002	22%	69.372
2003	-16%	58.095
2004	2%	59.151
2005	36%	80.410
2006	11%	89.558
2007	2%	91.778
2008	23%	112.684
2009	-18%	92.764
2010	42%	132.172
2011	6%	139.893
2012	-13%	121.446

**Fuente:** Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador. Anuario 2012.

**Elaboración:** David Pozo.

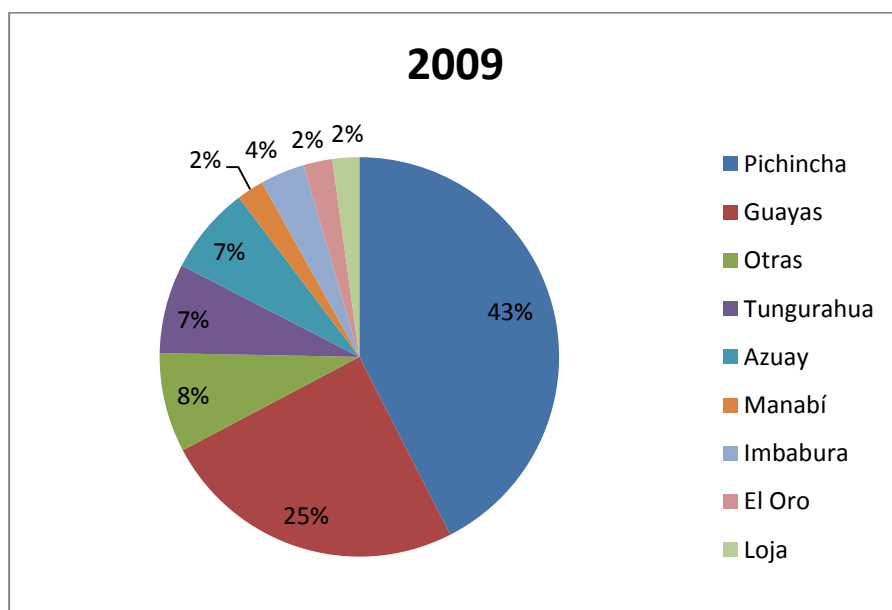
### Anexo E

#### Porcentaje de ventas de automóviles por provincia



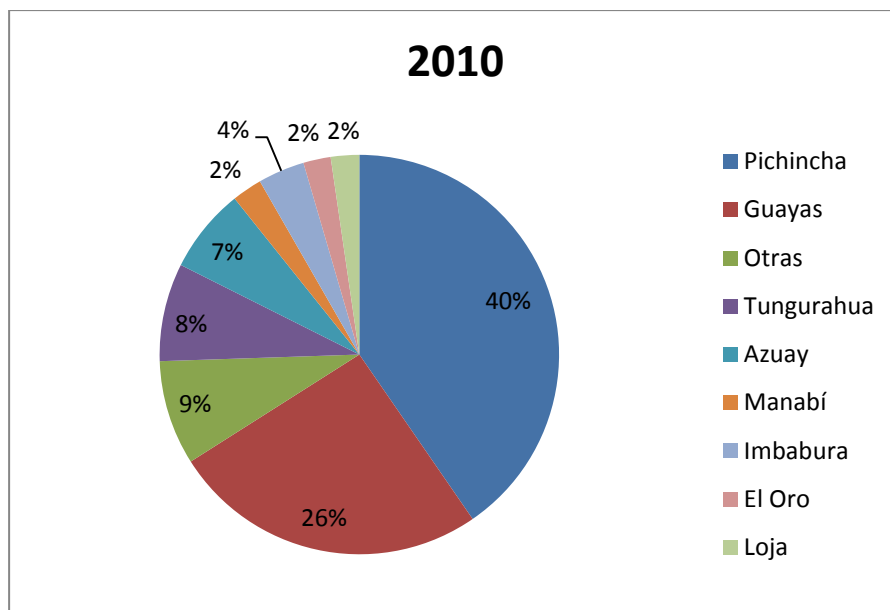
**Fuente:** Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador. Anuario 2012.

**Elaboración:** David Pozo.

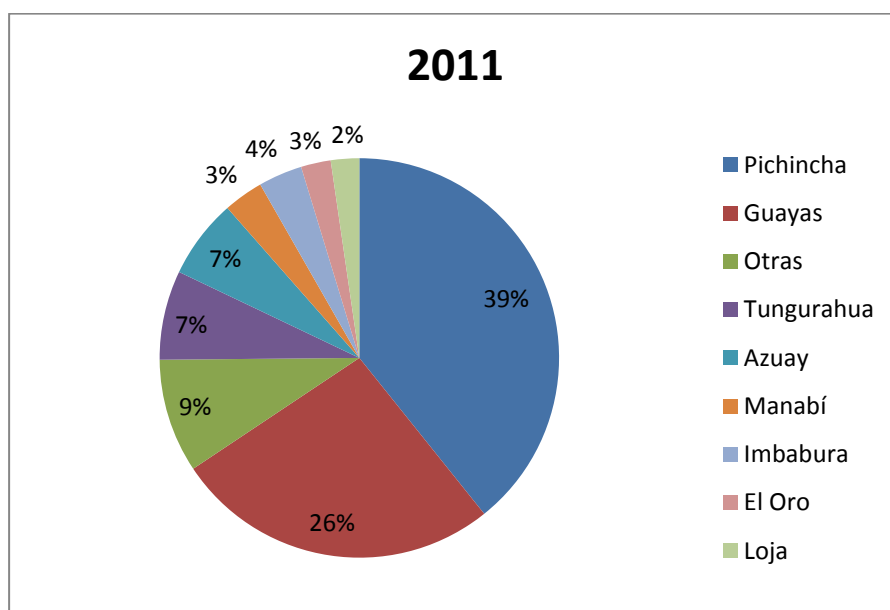


**Fuente:** Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador. Anuario 2012.

**Elaboración:** David Pozo.



**Fuente:** Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador. Anuario 2012.  
**Elaboración:** David Pozo.



**Fuente:** Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador. Anuario 2012.  
**Elaboración:** David Pozo.



## Anexo F

### Número de accidentes de tránsito por provincia en el Ecuador

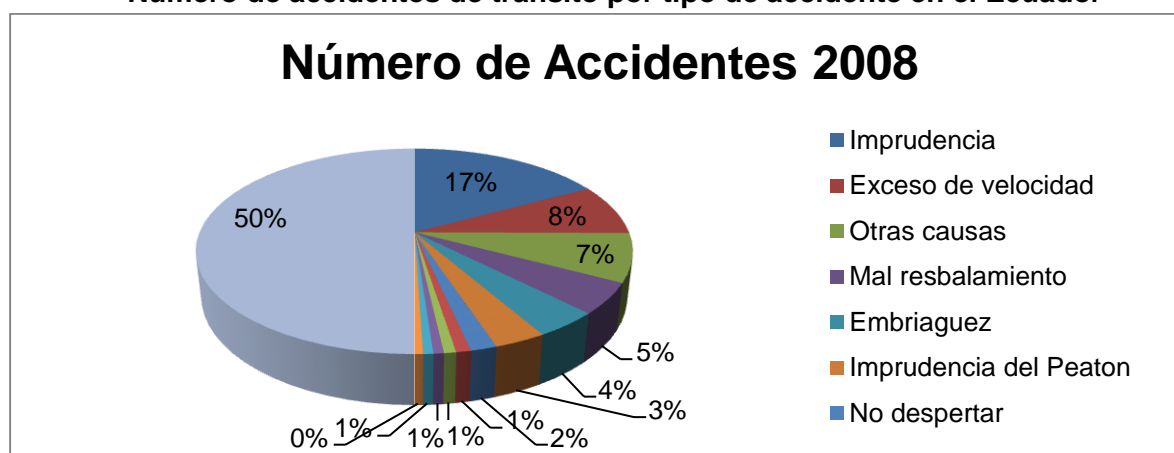
Provincias	2008	2009	2010	2011	2012	
Guayas		5.513	6.536	9.183	8.770	9.048
Pichincha		5.179	5.502	5.594	5.396	3.964
Manabí		1.060	1.135	1.290	1.382	1.151
Azuay		1.000	1.029	1.165	1.144	1.033
Tungurahua		992	961	1.189	1.153	982
Imbabura		791	655	675	668	757
Sto. domingo		734	897	781	661	838
Cotopaxi		635	558	605	552	516
Los Ríos		528	736	921	778	993
Chimborazo		493	759	826	678	633
El Oro		472	439	578	555	629
Loja		456	523	587	691	744
Cañar		339	276	274	272	276
Esmeraldas		240	310	350	320	375
Santa Elena		237	267	284	303	428
Carchi		191	158	181	192	263
Zamora Chinchipe		156	108	152	113	140
Napo		153	147	164	176	140
Morona Santiago		132	119	145	112	131
Bolívar		123	166	220	189	184
Sucumbíos		101	64	113	171	303
Pastaza		90	88	164	198	128
Orellana		35	84	113	126	174
Galápagos		14	11	34	25	24
Total		19.664	21.528	25588	24625	23854

**Fuente:** Instituto Nacional de Estadísticas y Censos. Anuario de Transportes (2013).

**Elaboración:** David Pozo.

## Anexo G

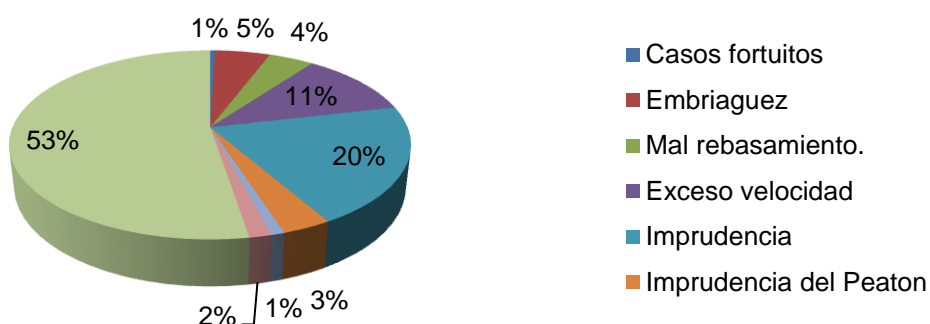
### Número de accidentes de tránsito por tipo de accidente en el Ecuador



**Fuente:** Instituto Nacional de Estadísticas y Censos. Anuario de Transportes (2013).

**Elaboración:** David Pozo.

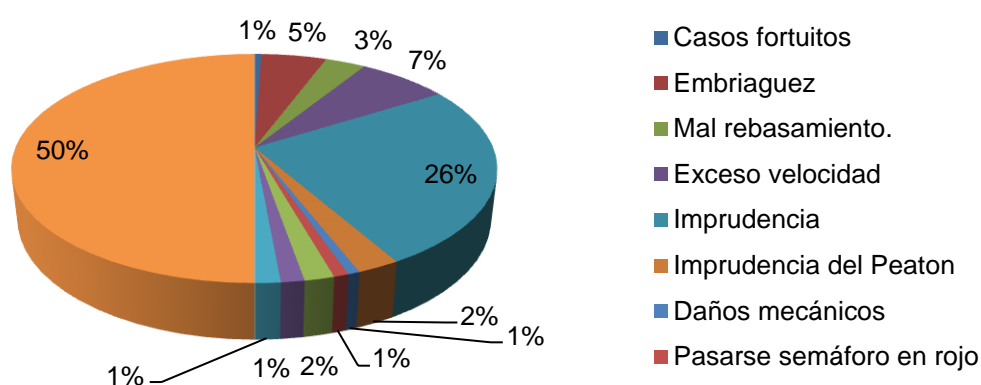
## Número de Accidentes 2009



**Fuente:** Instituto Nacional de Estadísticas y Censos. Anuario de Transportes (2013).

**Elaboración:** David Pozo.

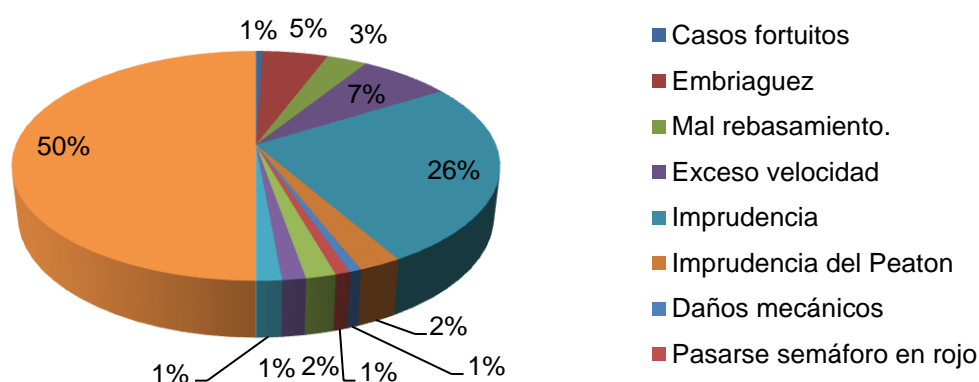
## Número de Accidentes 2010



**Fuente:** Instituto Nacional de Estadísticas y Censos. Anuario de Transportes (2013).

**Elaboración:** David Pozo.

## Número de Accidentes 2011



**Fuente:** Instituto Nacional de Estadísticas y Censos. Anuario de Transportes (2013).

**Elaboración:** David Pozo.

**Anexo H**  
**Ejemplo de Cálculo de indicadores de Concentración**

Empresa	Prima Neta Emitida (pne) USD	Cuota de Mercado (S=pne.empresa/total)	Cuota de Mercado Elevada al Cuadrado (S)^2
Latina Seguros	12.629.881	0,23	0,05
Colonial	14.353.864	0,26	0,07
Panamericana Del Ecuador	11.019.890	0,20	0,04
Coopseguros	4.688.340	0,09	0,01
Interoceánica	2.520.288	0,05	0,00
Sucre	2.443.171	0,04	0,00
Alianza	601.331	0,01	0,00
Bolívar	1.069.319	0,02	0,00
Oriente	4.162.143	0,08	0,01
Sweaden	84.781	0,00	0,00
Unidos	598.184	0,01	0,00
Rocafuerte	677.248	0,01	0,00
Total	54.848.439	1,00	-

Sumatoria de (S)^2	0,18
<b>HHI = Sumatoria de (S)^2 por 10.000</b>	<b>1798,12</b>

HHI referencial = 1/N(empresas) *10,000	1/12 = 0,08*10.000
<b>HHI referencial</b>	<b>833,33</b>

Latina Seguros	23%
Colonial	26%
Panamericana Del Ecuador	20%
Coopseguros	9%
<b>Indicador C4= suma de las 4 primeras empresas</b>	<b>78%</b>

**Fuente:** Superintendencia de Bancos y Seguros. Estadísticas de Seguros Privados (2014).  
**Elaboración:** David Pozo.